Kebikeç

İnsan bilimleri için kaynak araştırmaları dergisi

ISSN 1300-2864

DOSYA

Demiryolları

İlknur Akın • Cengiz Aslantepe • Suavi Aydın • Ahmet Lütfi Balamir • Bilmez Bülent Can • Abdülbaki Çetin • Frank Fokke Ferwerda • Selim İlkin • Uygur Kocabaşoğlu • Murat Koraltürk • Oktay Özel • Mehmet Sarıoğlu • Leyla Şen • İlhan Tekeli • H. İbrahim Uçak • Gülseren Mungan Yavuztürk • Ahmet Yüksel

11

Kebîkeç

insan bilimleri için kaynak araştırmaları dergisi

Sayı 11 • 2001

ISSN 1300-2864

SAHİBİ VE SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Yüksel

YAYIN YÖNETMENİ
Kudret Emiroğlu

YAYIN KURULU
Suavi Aydın, Ethem Coşkun, Mehmet Ölmez, Oktay Özel, Andreas Schachner, Ömer Türkoğlu, Süha Ünsal, M. Bülent Varlık

DANIŞMA KURULU
Mustafa Canpolat, Jak den Exter, A. Sami Güneyçal, Selim İlkin, Uygur Kocabaşoğlu, İlhan Tekeli, Talat Tekin, Metin Turan

KAPAK ve SAYFA TASARIM
Ömer Türkoğlu

BASKI
Alp Matbaası (312) 230 09 97

YAZIŞMA ADRESİ

KEBİKEÇ YAYINLARI
Karanfil Sokak Birlik İş Merkezi 5/2
06650 Kızılay / ANKARA
Tel-Fax: (312) 418 62 03
İnternet: www.sanatkitabevi.com.tr
E-mail: kebikec@ada.net.tr

ABONE KOŞULLARI
İki sayı için: Yurt içi: 12.000.000.- TL
Yurt dışı: 100 DM, 115 NLG, 75 $
Abone bedeli için:
Yurt içi: T. İş Bankası, Sanat Kitabevi
4218 - 3432220 (TL)
Yurt dışı: T. İş Bankası, A. Yüksel
4218 - 6177022 (DM)
T. İş Bankası, A. Yüksel
4218 - 5848616 (NLG)
T. İş Bankası, A. Yüksel 4218 - 5880622 ($)
Fiyatı: 6.000.000.- TL (KDV dahil)

Kebikeç'in bu sayısı memleketteki buhran sebebiyle ve 'okuyan, okumayan belli olsun' diye kayıt altında sadece 600 adet basılmış ve numaralandırılmıştır.
Altı ayda bir yayımlanır İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi

İÇİNDEKİLER

Sunuş
Kudret Emiroğlu
4
Emin Çölaşan'a Açık Mektup
Oktay Özel
5-9
Kavâid-i Lisân-ı Türkî'nin Yazarı Halit Ziya Uşaklıgil mi?
Abdülbaki Çetin
11-15
Ankara Kitapçılık Tarihi Üzerine Notlar -II-
Cumhuriyet Döneminde Ankara'da Sahaflar
"Aydın Sami" ile Yaptığımız Söyleşi
Ahmet Yüksel
17-35
İngiliz Gözüyle Türkler-III, Hamdi Bey
J. Theodore Bent
Haz. ve çev: *Uygur Kocabaşoğlu*
37-46

DOSYA

DEMİRYOLLARI

Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış
Suavi Aydın
49-94
Merkez - Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak
Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri
Leyla Şen
95-124
Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması
İlhan Tekeli / Selim İlkin
125-163
Suya Düşen Bir "Tatlı Hayal": Şarki Anadolu Demiryolları
(Chester) Projesi (1922-23)
Bilmez Bülent Can
165-204
Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit
Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası
Tartışmalarında Demiryolları
Cengiz Aslantepe
205-221
Bir Garın Tarihinde Yolculuk
Gülseren Mungan Yavuztürk
223-234

Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi
İlknur Akın
235-249
Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri
H. İbrahim Uçak
251-277
Makas Başındaki Tümsek
Ahmet Lütfi Balamir
279-281
Demiryollarında Sportif Faaliyetler ve Ankara Demirspor Kulübü
H. İbrahim Uçak
283-293
İktisadiyat Mecmuası ve Dizini
Murat Koraltürk
295-331

Kent Tarihi Çalışmaları Üzerine Bazı Düşünceler
Mehmet Sarıoğlu
333-344
1819 - 1919 Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Misyoner Seyyahlar
Biyografi - Bibliyografya Notları -I-
Frank Fokke Ferwerda
345-359

Sunuş

Gene bir kriz sonrasında, iktidarın çaresizliği ile kararlarının şiddetli sonuçları arasında maddi manevi bütün yaşantımız örsle çekiç arasındaki gibi sıkışıyor ve gücü gücü yetene sisteminin liberalizm olarak sunulduğu siyaset geleneğimizde, köylüsünün çocuk yapma gücüne güvenerek savaş ilan eden padişah gibi, iktidar geleceğini ve geleceğimizi, küreselleşmeye uyum sürecinde olunduğu iddia edilirken halkının geleneksel değerlere bağlı yani çaresiz olduğu varsayımı üstüne kurmaya çalışıyor. Kadim sistem, her türlü eleştirel bakış çabasını hainlik olarak görmeye devam ediyor. Yani Celaliler sistemin doğası olarak kabul edilirken, bu ortama uyum göstermek istemeyenler, doğal/olması gereken işleyişe, sözde çaresizliğin oluşturduğu beka-bloğuna karşı çıkan bozguncular olarak kabul ediliyor.

Bu girişin nedeni, tam da bu ortamda bilimselliğin gereğini yerine getirmeye çalışanlarla, kendi kadim sistemden menkul ama hep gündelik ve acil siyaset gereklilikleri dışında hiçbir meşruiyet alanı tanımamayı görev edinmişler arasında daima var olan ama özellikle dönem ve konulara bağlı olarak şiddetlenen tek taraflı saldırganlığın nerede durduğuna değinmek. Çünkü bilimsel uğraşın deli filozof işine döndürüldüğü ortamımızda, ihtiyaçlarımızla gündem arasındaki dengesizliğin bildik tablosu, kriz derinleştikçe çeşitli renklere bürünebilir ama bilimsellik son burcunu, kendi etiğini savunmak zorundadır. İşte bu sayımızda yer verdiğimiz Oktay Özel'in açık mektubu da bu endişeleri dile getiriyor.

Bu sayıdaki dosya konumuz da yıllarca tartışılma düzeyi bu endişelerle paralellik oluşturan ve terk edilmişlik öyküsüne dönüşmekten kurtulamayan demiryolları. Son yıllarda tarihçilerimizin üstüne verimli çalışmalar yaptığı, değerli çözümlemeler ürettiği demiryolları, dünyada hiçbir zaman gündemden düşmedi ama Türkiye'de ancak uzun bir aradan sonra İran ve Irak bağlantılarıyla, dünya bir ölçek daha küçülmeye hazırlandığında siyasetçilerin gündemine girer gibi oluyor. Demiryolları dosyamızda, Osmanlı dönemi, tek parti dönemi ve sonrasında demiryolculuk bağlamında bir siyaset, ekonomi projesinin serencamını, bütün istim ve elektriğiyle bulacaksınız.

Demiryolları dosyamızın hacmini ne kadar büyütsek de daha işlenmemiş bir çok yönü kaldı. Ama dosya dışında da önemli yazılarımız var. Daha önce de seyahatname yazılarına yer verdiğimiz Frank Fokke Ferwerda Anadolu misyoner-seyyahlarını ve dolayısıyla Anadolu'yla ilgili fazla işlenmemiş bir sosyal bilimler kaynak alanını tanıttığı yazı dizisine başlıyor. Uygur Kocabaşoğlu İngiliz kaynaklarından Türkiye ile ilgili yazılar dizisine bu kez Osman Hamdi Bey'i tanıtan düşündürücü bir metinle devam ediyor. Ahmet Yüksel'in Ankara ve kitapçılığın tarihiyle ilgili sayfalarında bu sayıdaki konuğu Aydın Sami Güneyçal. Mehmet Sarıoğlu kent tarihçiliği hakkındaki yazısı, Murat Koraltürk *İktisadiyat Mecmuası* tanıtım ve diziniyle dergimize katkıda bulunuyorlar. Abdullah Çetin'in ise TDK'dan Halit Ziya'nın *Kavâid-i Lisân-ı Türkî* kitabını alanlara sürprizi var.

Kudret Emiroğlu

Emin Çölaşan'a Açık Mektup[1]

Oktay ÖZEL*

Yaptığınız işi nasıl tanımladığınızı bilmiyorum. Ama Türkiye'nin en popüler gazetelerinden birinde bir köşede oldukça serbest bir tarzda sürekli yazan ve çok okunan bir kişi olarak kaleminizden çıkan sözleriniz ve üslûbunuz konusunda konumunuzun size sağladığı olanakla orantılı bir dikkat, özen ve sorumluluk göstermediğinizi düşünüyorum.

Kendinizi belli bir misyonun neferi olarak gördüğünüz anlaşılıyor. İnsanlığın uzun yüzyıllarının birikimi olan, sizin ve benim kuşağımın büyük ölçüde tevarüs ettiğine inandığım temel insanî etik değerlerin hızla çözüldüğü ve değiştiği büyük bir tarihsel dönüşüm ortamında 'misyon' sahibi olmak kimilerince başlı başına olumlu bir özellik olarak görülebilir. Belli ki, üslubunuza, kaleminize yansıyan aşırı güven, güç ve kudreti, sonuna kadar iman ettiğiniz ve okuyucularınızın da takdir ettiğini düşündüğünüz bu misyondan alıyorsunuz. Ama burada önemli bir noktayı gözden kaçırdığınızı düşünüyorum: Her misyon, gücünü ve meşruiyetini ortak insanî değerler üzerinde yükselen etik ve estetik bir duruştan alır ve o oranda 'haklılık' iddiasında bulunabilir. Öte yandan, bu türden hiçbir haklılığın, misyon sahiplerinin karşısındakilere yönelik sınırsız saldırganlığını, pervasızlığın da ötesine varan söz ve davranışlarını meşrulaştıramayacağı da açıktır. En azından, ben şahsen öyle olması gerektiği kanaatindeyim.

---

* Bilkent Üniversitesi, Tarih Bölümü.

1 Bu yazı, yazarının izniyle http://www.medyakronik.com/arsiv/index_okurlardan.asp#4 adresindeki internet sitesinden iktibas edilmiştir.

Türkiye'nin artık iyice kronikleşen olağanüstü koşullarının yarattığı uygun ortamda yıllardır köşenizde ortaya koyduğunuz "Emin Çölaşan" profiliyle ve özellikle son zamanlardaki yazılarınızla hizmet ettiğinizi düşündüğünüz misyon ya da davaya hiçbir olumlu katkıda bulunamaz hale geldiğinizi, bir zamanlar çok önemsediğinizi iddia ettiğiniz "insan" kimliğinize hızla yabancılaştığınızı ve içinizde insanî ne varsa hızla öldürmekte olduğunuzu düşünüyorum. Eğer amacınız, medyatik kimliğinizle bir döneme damgasını vuran bir "isim" olarak tarihe geçmek ise, bunu şimdiden fazlasıyla başardığınıza inanıyorum. İki kuşak sonraki tarihçiler belki de bu ismi, bir şahsiyetten de öte, bir döneme özgü bir tipolojiyi tanımlamak için kullanacaklar. Ve bu tipolojinin, siyasetin meşruiyetini yitirdiği, bundan da öte entelektüel ve bilimsel faaliyetin itibarının sıfırlanıp iyice araçsallaştırıldığı talihsiz bir dönemde yaşanan topyekün bir çılgınlığın, bir toplumsal paranoyanın türevlerinden biri olarak değerlendirilme ihtimali yüksektir.

Bu öyle bir paranoya ki, herkesin gözleri önünde çözülmekte olan bir sistemin yarattığı baskıcı bir ortamda hepimizi hızla içine çekiyor. Ve siz bu ortama, bilerek veya bilmeyerek katkıda bulunuyor, adeta yangına körükle gidiyorsunuz. Yazılarınızla yalnızca siyaseti değil, entelektüel ve bilimsel faaliyeti de baltalıyor, hayat damarlarını kesiyorsunuz. Her tür insanî çıkışı bir şekilde lekeliyor, farklı hassasiyetlere duyarsızlığınızı en yakışıksız tarzda dışa vuruyor, sizin gibi düşünmeyenleri kendinizce köşenizde kurduğunuz, bizzat savcısı, hâkimi ve infazcısı olduğunuz tek kişilik mahkemede bir çırpıda yargılıyor, mahkûm ediyor ve anında, oracıkta infaz ediyorsunuz.

Bu açık mektubu kaleme almamın bir nedeni, size bu gücü, bu yetkiyi nereden aldığınızı, hangi bilgi ve meslek alanındaki uzmanlığınızın, mahkemenizde yargılayıp mahkum ettiğiniz entelektüeller ve bilim adamlarında olmayan hangi üstün özelliğin size her konuda böyle pervasız davranma hak ve cesaretini verdiğini öğrenmek isteyişimdir. Evrensel insanî etik ve metodolojik temelde yürütülen, iyi bir birikim ve entelektüel sorumluluk gerektiren bilimsel faaliyetin alanı, içeriği ve yöntemi konusunda hikmeti kendinden menkul hükümlerde bulunma hak ve cesaretini nereden aldığınızı sormak istiyorum. Bilimsel alanı ve faaliyeti dar gündelik siyasetin ve/veya ideolojinin stratejik bir aracı olarak görüp, oldukça kaba bir biçimde siyasallaştırarak yok ettiğinizi görüp görmediğinizi sormak istiyorum. Katkıda bulunduğunuz bu ortamda, hangi üniversite, hangi bilim adamı, temel bilimsel/entelektüel faaliyetini layıkıyla ve meşruiyet temellerine uzak düşmeden, ve daha da önemlisi, 'kendine bir zarar gelebileceği' kaygısından uzak bir şekilde icrâ edebilir. Kırk katır mı kırk satır mı cenderesinde, bilim adamları ve entelektüellere her halükârda 'yokolmak'tan başka bir seçenek bırakılmadığını, bırakmadığınızın farkında olup olmadığınızı sormak istiyorum.

Bunları yine kamuoyu önünde dikkatinize sunma gerekliliğini duyuşumun gerisindeki somut neden ise, son aylarda Türkiye'nin gündemine yeniden giren, ve bu gidişle daha uzun süre birlikte yaşamayı öğrenmemiz gerekeceği anlaşılan, "Ermeni Sorunu"muz etrafında artık kamuouyunun çok yakından bildiği üslubunuzla kaleme aldığınız yazılardır (*Hürriyet*, 18 Ekim; 30 Kasım 2000). Özellikle de bu yazılarınızda, bilimsel birikimi, karşılaştırmalı tarih bilgi ve perspektifinin genişliği, keskin eleştirel muhakeme yeteneği ve insanî duyarlılığıyla, her şeyden önce Türkiye'nin önde gelen entelektüellerinden biri olarak tanınan ve saygı duyulan bir isminin bu konuda yerli ve yabancı basında çıkan kimi yazı ve söyleşilerinde dile getirdiği fikirlerine karşı açtığınız savaştır.

En temel hak-hukuk prensiplerini, bilimsel, entelektüel ve etik ilkeleri hiçe sayarcasına sürdürdüğünüz bu 'kutsal' savaşınızda konumunuzu, 'güc'ünüzü suistimal ederek, bu görüşlerin açıklanmasına fırsat veren basını da mahkûm etmekten, "mütareke basını" olarak suçlamaktan çekinmediğiniz gibi, "Bay tarihçi", "Bay profesör" gibi sıfatlarla aşağılayarak karşınıza aldığınız bu bilim adamını "çatlak ses" ve "içimizdeki düşman/hain" gibi hükümlerle bir çırpıda "vatan haini" olarak sunup, yargıladınız, ve popüler şiddetin hedefi haline getirdiniz. Köşenizde anılan bilim adamına karşı açtığınız savaşın kısa sürede dünyanın öbür ucunda gözü kapalı kin-küfür kusan bir hi-tec (!) şiddet ve 'susturma' kampanyasına dönüştüğünü herhalde görmüş, duymuşsunuzdur. Belki bundan da aldığınız cesaretle, son yazınızda, bu bilim adamının çalıştığı üniversiteyi ve üniversitesinin kurucusu aileyi de bir kez daha dile dolamakta ve hedef büyütmektesiniz.

Belli ki, Halil Berktay'ı susturduğunuzda ve/veya "genç çocuklarımıza ders vermekte, söyledikleriyle onların beyinlerini doldurmakta ve üste[lik] de [bu iş için] Sabancı Ailesi'nden maaş almakta" olduğu üniversitesinden atılmasını sağladığınızda görevini yapmış ve misyonunu yerine getirmiş bir insanın duyduğu derin huzur içinde, memleket sathındaki diğer 'vatan hainleri'ne karşı sürdürdüğünüz bu kutsal mücadelede kendinize yeni kurbanlar aramaya devam edeceksiniz. Ve yine belli ki, sizin ifadenizle "bir ulus olarak birlik olduğumuz" böyle önemli ulusal konularda "çatlak ses" çıkarmaması gereken bilim ve bilim adamları camiasının her zamanki suskunluğuyla medya yoluyla işlemekte olduğunuz bilim ve bilim adamı cinayetine seyirci kalacağımızı, ya da bir kısım tarihçi ve bilimadamının sizin bu kampanyanıza destek vereceğini düşünüyorsunuz. Üstelik bu sözleriniz ve tavrınızı, büyük ölçüde yine kendi sözde tarihçilerimizin "millî" çabalarıyla büyüttüğünü düşündüğüm "Ermeni Sorunu"nun, yine bilim adamları ve tarihçilerin çalışmalarıyla çözülmesi gerektiği en yüksek resmî ağızdan bir kez daha tekrarlandığı, gözlerin tekrar bugüne kadar özenle susmuş veya susturulmuş olan tarihçilere çevrildiği bir dönemde ortaya koyuyorsunuz. Taner

Akçam, Taner Timur ve Halil Berktay gibi tarihçi ve sosyal bilimcilerin ayrıntılı çalışmalara dayanan yazı ve yorumlarının bu ülkedeki eleştirel bilim ve düşünce ortamı adına en azından saygıyla karşılanması gerektiğini bile içinize sindiremiyorsunuz.

Özellikle Halil Berktay ve Taner Akçam'ın sizi ve kimi diğer köşe yazarlarını kızdırdığı anlaşılan yazı ve yorumlarına mensubu olduğunuz medya camiasının Gündüz Aktan, Şükrü Elekdağ gibi devletini ve milletini en az sizin kadar sevdiğine inandığım daha düzeyli kalemlerinden çıkan yine oldukça seviyeli, belli bir entelektüel birikimi yansıtan eleştiriler en az diğerleri kadar saygıyı haketmektedirler. Bu ülkenin düşünen, araştıran kafalardan beklediği, yıllardır özlemi duyulan işte bu ortamdır. Ama bu ortamın bile sizi rahatsız ettiği açıkça ortada. Sayın Çölaşan, siz mensubu olduğunuz mesleğin hiç de yabancısı olmadığı hakiki "müsademe-i efkâr"a, fikir özgürlüğüne inanmadığınız gibi, bilime ve bilimsel tartışmaya da saygı duymuyorsunuz. Değerli olan ve bu ülkenin şiddetle ihtiyaç duyduğu ne varsa hışımla üzerine saldırıyorsunuz. Ve ne yazık ki, karşınıza aldığınız insanları gerçek eleştirel fikirlerinizle değil, varlığınızı sonuna kadar adadığınız anlaşılan o tehlikeli misyonunuzdan güç alarak sözlü şiddetle sindirmeye çalışıyorsunuz.

Ermeni sorunuyla ilişkisi olmayan bir alan ve dönem üzerinde çalışan bir tarihçi ve üniversite mensubu bir öğretim görevlisi olarak köşenizde saldırgan bir üslupla bilime, bilim adamı tavrına ve bu arada tarihçiliğe dair dile getirdiğiniz bütün düşüncelerinizin kökünden yanlış, eğer bilinçli bir saptırma değilse, tam bir bilgisizlik ve cehalet ürünü değerlendirmeler olduğunu söylemek zorundayım. Bunca yıldır bilimsel etkinlik, bilimsel bilgi ve tarihçilik adına öğrendiğim ve öğrencilerime öğretmeye çalıştığım ne varsa siz onların tam tersi iddialarda bulunuyorsunuz. Bu mektubu ne yazılarınızda bu konuda şaşırtıcı derecede bir kendine güvenle dile getirdiğiniz görüşlerinizden alıntılarla şişirmek ne de kafanızı tarihçiliğin alfabesine dair bazı temel bilgilerle bulandırmak niyetindeyim. Öte yandan, normal koşullarda kendi içinde ciddiye alınacak hiçbir yanı olmayan bu görüşlerinizin, olağanüstü nâzik bir ortamdaki (bugünkü ortamı kastediyorum) hedefi ve buna eşlik eden üslûp ve söylemin yol açabileceği tehlikeleri düşündükçe ürpermekten kendimi alamıyorum doğrusu. Bu noktada, yazılarınızda yalnızca bir tarihçi bilim adamını hedef almakla kalmıyor, âdeta siyasetin elinde araçsallaştırılmış bir 'tarihçilik' modeli çiziyor ve bu modelle tarihçileri bilimdışı bir platformda bilimdışı kaygılarla mesleklerini icra etmeye davet ediyorsunuz.

Köşenizde her konuda yorumlarda bulunabilir, gündelik siyaset ve ülke sorunları üzerine fikirlerinizi dile getirebilirsiniz tabii ki. Bu hem sizin hem bütün yurttaşların en temel hakkıdır. Ancak sahip olduğunuz hiçbir olanak, hiçbir güç size köşenizden o tehditkâr, o tehlikeli işaret parmağınızı uzatarak asli işi bilgi üretmek, ürettiği

bilgiyi kamuya sunmak, onlarla paylaşmak olan insanlara, entelektüellere, bilim adamlarına hakaret etme, hele hele işlerini nasıl yapmaları gerektiğini dikte etme hakkı vermez, veremez, vermemelidir. Bırakınız bilim adamı ve entelektüellerimizi, hiçbir yurttaş, bu hakkını kullanırken sizden icazet almak ya da hakaretinize, tehdidinize mâruz kalmak durumunda kalmamalıdır. Tartışılan konu ne kadar 'hassas' olursa olsun. Bilakis, böylesine nazik konular ancak günlük siyasetin cadı kazanı dışında, bilim adamlarının bilgi ve sağduyusu kılavuzluğunda tartışılarak sorun olmaktan çıkabilir. Böyle bir durumda yapılacak en tehlikeli şey, onların seslerini popüler/popülist şiddetle boğmaktır. Ve siz ne yazık ki tam da bunu yapıyorsunuz. İnsanlara, farklı fikirlere yaklaşırken kullandığınız "vatan sevgisi/hainliği" gibi kriterlerinizin de çok tehlikeli etkileri olabileceğini sanırım bu ülkede yaşayan her aklı başında yurttaş kolayca teslim edecektir.

İçinden geldiğimiz kültür hepimize kendi ilgi ve mesleki alanlarımızda dahi, özellikle kamuoyu önünde, haddimizi bilmemizi, dikkatli ve sorumlu bir dil kullanmamızı öğütler. Bu aynı zamanda evrensel bir nezaket kuralıdır. Sizi hadd sınırlarınızı yeniden gözden geçirmeye çağırıyor ve nezakete davet ediyorum. Bu ülkedeki bilim kurumları ve bilim adamları üzerinde yeterince gölge var ne yazık ki. Özellikle üniversitelerimizin bu konuda ne sizin ve ne de bir başkasının fazladan bir katkısına ihtiyacı da tahammülü de olmadığını bilmenizi isterim.

Lütfen gölgenize sahip çıkın!

(10 Ocak 2001)

SÖĞÜT'TEN İSTANBUL'A

Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu Üzerine Tartışmalar

●

Derleyenler: Oktay Özel - Mehmet Öz

- **Colin IMBER**
- **Friedrich GIESE**
- **Gyula Káldy -NAGY**
- **J. A. B. PALMER**
- **Ronald C. JENNINGS**
- **Speros Vryonis Jr.**
- **Elizabeth A. ZACHARIADOU**
- **Gümeç KARAMUK**
- **Halil İNALCIK**
- **Robert P. BLAKE**
- **Rudi Paul LINDNER**
- **V. L. MÉNAGE**
- **William L. LANGER**

Kavâid-i Lisân-ı Türkî'nin Yazarı Halit Ziya Uşaklıgil mi?

Abdülbaki ÇETİN

Türk Dili dergisinin Ocak 1996 tarihli 529. sayısı "Halit Ziya Uşaklıgil Özel Bölümü" ile çıkmıştı. Halit Ziya Uşaklıgil'in ölümünün 50. yıl dönümünde düzenlenen bir anma, toplantısındaki konuşma metinlerinin yer aldığı bu bölüm, Prof. Dr. Zeynep Kerman ve Prof. Dr. Ömer Faruk Huyugüzel imzalarını taşıyan "Halit Ziya Uşaklıgil Bibliyografyası" ile tamamlanıyordu. Bu bibliyografyada ünlü romancımızın *Kavâid-i Lisân-ı Türkî* adıyla bir dil bilgisi kitabı yazdığını görünce hayli şaşırmıştık.

Daha sonraları, adı geçen derginin 549. sayısında (1997/IX, s., 235-241) Kaya Türkay'ın "Halit Ziya'nın *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'sindeki Uyarılar" başlıklı bir makalesi yayımlandı. Söz konusu makalesinde *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'deki uyarılar ("Tenbîh") üzerinde duran Sayın Türkay, adı geçen eseri yayıma hazırlamakta olduğunu da bildiriyordu. Eser, 1999 yılında yayımlandı (Türkay, Kaya (1999), *Halit Ziya Uşaklıgil: Kavâid-i Lisân-ı Türkî*, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu Y., IX+96+77 s.)

Sayın Türkay'ın "sunuş" yazısından itibaren kullandığı şüpheli ifadeler dikkat çekicidir. Türkay, eserin yazılış sebebini şu şekilde açıklıyor: *"Rüştiyenin (ortaokul), belki de idadinin (lise) ilk sınıf öğrencileri için yazılmış olmalı. Kitapta bu soruyu açıklamaya yarar herhangi bir not bulunmuyor. Ancak, yazarın bu çalışmayı ele aldığı günlerde İzmir rüştiyesinde, daha sonra da idadide dil ve edebiyat dersleri verdiğini biliyoruz. Bu da yukarıdaki varsayımı güçlendiriyor."* (s., VII)

"Basılış tarihine bakılırsa (1302/1885), Halit Ziya'nın, bu çalışmayı İzmir rüştiyesinde,

Kavâid-i Lisân-ı Türkî'nin dış kapağı

kısa bir süre sonra da yeni açılan idâdide Fransızca ve edebiyat öğretmenliği yaptığı yıllarda ele almış olduğu söylenebilir." (s., 1)

Kaya Türkay, Halit Ziya'nın *"Sefile romanını, "Ağlarım", "Aşkımın Mezarı", "Âti" gibi mensur şiirlerini ve bazı makalelerini o yaşlarda kaleme aldığını"* tanık göstererek onun, *"yirmi yaşlarında"* bu gramer kitabını yazmasının *"belki"* şaşırtıcı olmayacağını da dile getirir. (s., 1-2)

Hatıralarına ve hakkında yazılan monografilere baktığımızda, *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'nin basım yılında (1302/1885) Halit Ziya Uşaklıgil, İzmir rüştiyesinde Fransızca öğretmenidir. Kısa bir süre sonra da Osmanlı Bankası'nın İzmir şubesinde mütercim ve muhasip olarak çalışır. İzmir idadisinin 1886 yılının temmuzunda açılmasıyla buraya nakledilir. Halit Ziya Uşaklıgil, rüştiyede ve idadide Fransızca dersleri okutmuş, ders notlarını bir kitap halinde yayımlamıştır.[1] Uşaklıgil, idadideki son yıllarında Türk Edebiyatı derslerini de yürütmüştür. *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'nin basım tarihi (1302/1885) göz önünde bulundurulunca *"... kısa bir süre sonra da yeni açılan idâdide* [Temmuz, 1886, A.Ç.] *Fransızca ve edebiyat öğretmenliği yaptığı yıllarda ele almış olduğu söylenebilir"* savının geçersizliği kendiliğinden anlaşılır.

"Kavâid-i Lisân-ı Türkî, başta gelen kitaplıklarımızdan yalnız ikisinde, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Kütüphanesi ile İstanbul Beyazıt Kütüphanesinde saklanıyor. Bu kitaplıklarda görebildiğimiz iki nüshada yazar adı belirtilmemiştir. Bu durum, kitabın yazar adı verilmeden basıldığını gösteriyor. Dil ve Tarih-Coğrafya Kütüphanesine 10.2.1942 tarihinde armağan edilen nüshanın iç kapağına eski yazıyla 'Eser-i Halit Ziya' diye küçük bir not düşülmüş. Bu notun, kitabın yazarını belirlemesi bakımından çok önemli olduğu açıktır." (s., 1)

Halit Ziya ile ilgili monografilerde, ünlü romancımızın *Kavâid-i Lisân-ı Türkî* adıyla bir gramer kitabı yazdığına dair bir bilgi yoktur. Varlığından adı geçen bibliyografya çalışması sayesinde haberdar olduğumuz bu eser, öyle anlaşılıyor ki DTCF kütüphanesinde bulunan nüshanın birinci sayfasına -yazar ve yayımcı dışında- üçüncü bir şahıs tarafından el yazısı ile düşülmüş *"Eser-i Halit Ziya"*

1 Huyugüzel, Prof. Dr. Ö. Faruk (1995), *Halit Ziya Uşaklıgil*, İstanbul: Meb. Y., s. 13-14 ; Uşaklıgil, Halit Ziya (1969), *Kırk Yıl*, İstanbul: İnkılâp ve Aka Kitabevleri, s. 171-172.

notuna dayanılarak Halit Ziya Uşaklıgil'e isnat edilmiştir.

Bu not, Sayın Türkay'ın, yayınına eklediği tıpkıbasıma bakılırsa, iç kapakta değil, birinci sayfadadır. Esere eklenen tıpkıbasımda iç ve dış kapak yer almıyor. Sayın Türkay, eserin "*yazar adı verilmeden basıldığını*" (s. 1) iddia ediyor fakat görebildiği iki nüshada dış kapağın korunup korunmadığına dair bir bilgi vermiyor.[2] Bizce her iki nüshanın da dış kapağı kopmuştur. Zira iki nüshadan herhangi birinin dış kapağı korunmuş olsaydı eser, Halit Ziya Uşaklıgil'e isnat edilmezdi.

Kavâid-i Lisân-ı Türkî'nin diğer bir nüshası Atatürk Üniversitesi Kütüphanesi, Seyfettin Özege bölümünde 7300 numarayla kayıtlıdır. Merhum Özege'nin bağış kitapları arasında yer alan bu üçüncü nüsha, gerek bizim eserin yazarına, gerekse sayın Türkay'ın eserin yazılış sebebine dair şüphelerimizi giderir mahiyettedir. Dış kapağı muhafaza edilmiş olan bu nüshanın kapak bilgileri şöyledir:

"Kavâid-i Lisân-ı Türkî
Alay Mektepleri İçin Tensikat-ı Askeriye Komisyonu Emriyle Telif Edildi
Müellifi
Mezkur Komisyonun Katibi
Halit Ziya
Maarif Nazaret-i Celilesinin Emriyle Tab Olunmuştur
İstanbul
Matbaa-i Osmaniyye
1302"

Bu bilgiler *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'nin yazarı Halit Ziya'nın, Uşaklıgil olmadığını gösteriyor.[3] Halit Ziya Uşaklıgil'in Tensikat-ı Askeriye Komisyonu katipliği yaptığına dair kaynaklarda ve hatıralarında bir bilgi yoktur. 1302/1885 tarihinde *Kavâid-i Lisân-ı Türkî*'nin yazarı Halit Ziya, İstanbul'da, Tensikat-ı Askeriye Komisyonu[4] katibiyken, Halit Ziya Uşaklıgil İzmir'de, rüştiyede, Fransızca öğret-

2 Sayın Türkay, adı geçen makalesinde ise, eserin "*karton kapak geçirilerek*" yayımlandığını, DTCF kütüphanesindeki nüshanın da ciltlenerek korunduğunu belirtiyor. Bu karton kapak esere sonradan geçirilmiş olmalı.

3 Ali Birinci'nin "*Hasan Duman'ın Osmanlı-Türk Süreli Yayınları ve Gazeteleri (1828-1928) İsimli Kitabının Neşri Hakkında*" başlıklı makalesinden öğrendiğimize göre Uşaklıgil ile karıştırılan bir diğer Halit Ziya da *Tetebbu* mecmuasının imtiyaz sahibi Halit Ziya'dır. Birinci, *Tetebbu* mecmuasını çıkaran Halit Ziya'nın "*büyük bir ihtimal ile daha sonra* İmdad *gazetesini çıkaran Halit Ziya [Türkkan]*" olduğunu belirtir.

4 Tensikat-ı Askeriye Komisyonu, Seraskerliğe bağlı dairelerden Süvari Dairesine bağlı bir komisyondur. (Bkz. *Sal-name-i Devlet-i Aliye-i Osmaniye*, 1303: 167.) Seraskerlik makamı, Beyazıt'ta şimdiki üniversite merkez binasının bulunduğu yerdeki binasında faaliyette idi. (Genel Kurmay (1978), *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, III ncü Cilt, 5 nci Kısım (1793 - 1908), Ankara: Genel Kurmay Basımevi. s. 301;

menidir.[5] 1886 yılından itibaren ise, kendi ifadesiyle "mektepte muallim, bankada muhasebeci, gazetede yazar"dır (Uşaklıgil, 1969:178).

Kavâid-i Lisân-ı Türkî, "ortaokul öğrencileri için" (s. 5) değil, alaylılar için hazırlanmıştır. Alay mektepleri, "zamanımızda çeşitli okullarda veya birliklerde açılan kurslara benzemektedir." (Genel Kurmay, 1978: 356). Burada, Kavâid-i Lisân-ı Türkî'de yer alan örneklerden birkaçını da sıralamak istiyoruz: "Vatan hizmeti hizmetlerin en şereflisidir.", "Askerlik ruhu itaattir.", "Tüfeng süngüsü", "sahra topu", "kışlanın penceresi", "tüfengin kurşunu" (s. 21), "palaska" (s. 24), "üç asker", "beş nefer", "Her bir şahıs vatanına hizmet ile mükelleftir." (s. 25) "Asker vatanını müdafaa eder" (s. 34), "İtaat, gayret, sadakat asker için en ziyade iltizam edilecek vazifedir.", "Tabur silah doludur" (s. 67) ve kitabın son cümlesi: "Vatan hizmeti ne kadar şerefli bir hizmettir!" (s. 67)

Sayın Türkay'ın çalışmasında, dikkatten kaçan bir iki hususu da belirtmek istiyoruz:

"Mertebe sayıları, hesap sayılarının âhirine (-ncI/U) ilâve edilerek yapılan sayılardır, (birinci), (ikinci), (üçüncü) gibi. Fakat bu hâlde (dört)ün tâ'sı dâl'a ***kılıp*** *(iki) ve (altı) ve (yedi)nin yâ'ları hazfolunur"* (s. 24) cümlesindeki *"kılıp"* sözcüğü "**kalb**"olmalı.

"Taksim sayıları, hesap sayılarından hareke ile nihâyetlenmemiş olanlara (r) ve hareke ile nihâyetlenmiş olanlara (şer) ilavesi ile yapılan sayılardır, (birer), (ikişer), (üçer) gibi. Bunda da (dört)ün tâ'sı dâl'a ***kılıp ulanarak*** *(dörder) denilir."* (s. 25) cümlesi şu şekilde olmalıdır:

Taksim sayıları hesap sayılarından hareke ile nihayetlenmemiş olanlara (Ar) ve hareke ile nihayetlenmiş olanlara (şAr) ilavesi ile yapılan sayılardır, (birer), (ikişer), (üçer) gibi.

Bunda da (dört)ün "ta"sı "dal"a **kalb olunarak** (dörder) denilir.

"Fiilin beyân eylediği iş veyâ hâl elbette başka bir şey'e sirâyet ve taalluk edecektir: Meselâ, (kalemtraş yontar) denildikte, bu cümlenin tam olmadığı ve yontmak işinin bir şey'e sirâyet ettiği zahmetsiz anlaşılır." (s., 32-33) cümlesindeki *"ettiği"* fiili "et[me]diği" (olumsuz) olmalıdır. Eski harfli metinde de *"ettiği"* şeklinde olması, baskı hatası sonucudur.

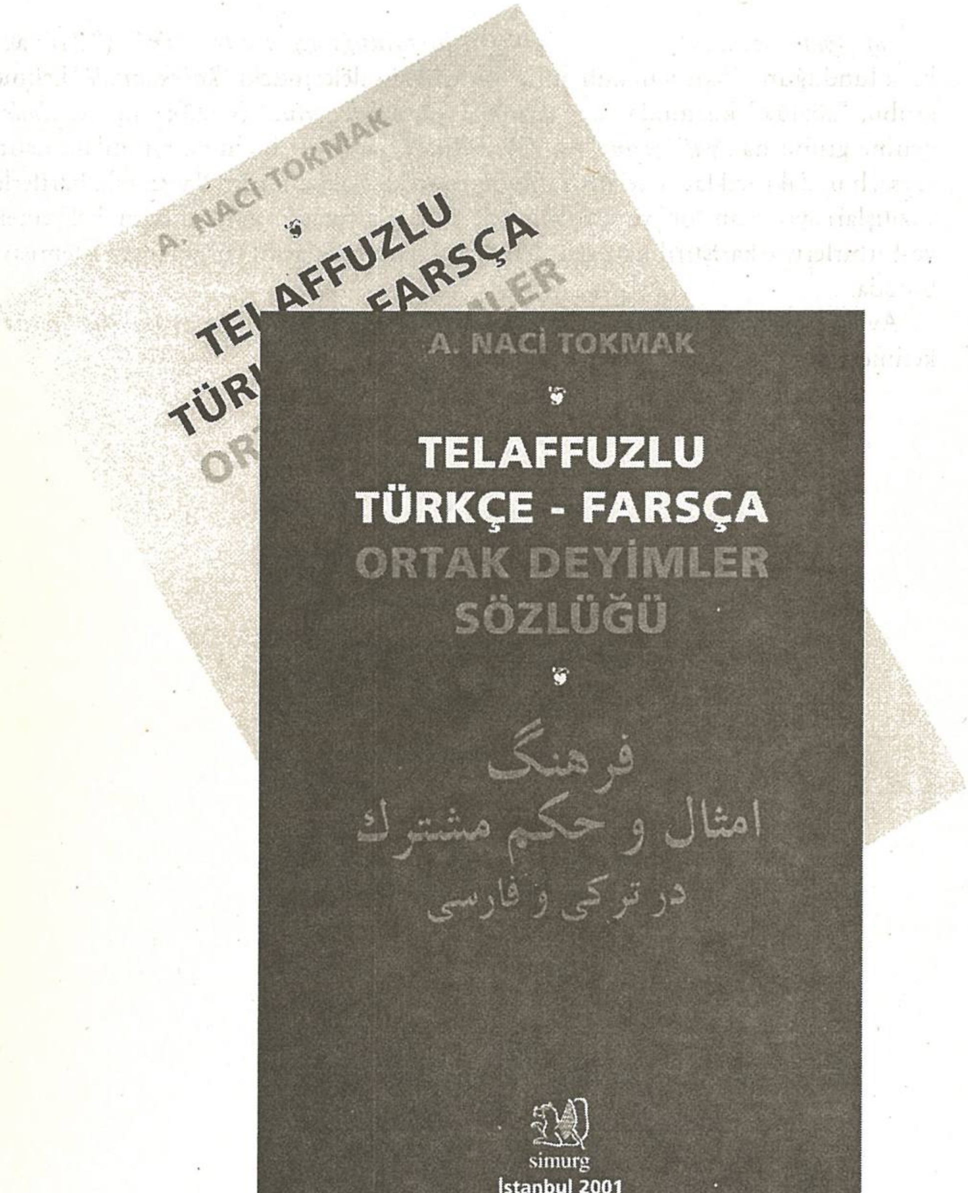
"of ("kof" vezninde) of ne dehşetli hâl"

Pakalın, Mehmet Zeki (1993), *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Meb. Y., 'Serasker' maddesi).

5 Halit Ziya Uşaklıgil'in İzmir rüştiyesinde göreve başlamadan önce, dış işlerinde bir memuriyet elde etmek için bir İstanbul seyahati yaptığı bilinmektedir. (Huyugüzel, 1995: 13) Bu kısa İstanbul günlerinde, adı geçen komisyonda çalışıp böyle bir eser yazmış olabileceği akla gelebilirse de, bu mümkün değildir. Çünkü Uşaklıgil, hatıralarında kısa süren bu İstanbul seyahatini neredeyse gün be gün anlatmaktadır. (Uşaklıgil, 1969: 143-171)

"uf ("yuf" vezninde) *bir acı hissolduğunu ifade için"* ("Bir acı hissolunduğunu ifade için kullanılır" olmalı) cümlelerindeki *"kof vezninde"* kelime grubu, "sözlük" kısmında *"kof vezninde: güçsüzlük yerine"* (s. 73); *"yuf vezninde"* kelime grubu da *"yuf" yerine"* (s. 78) şeklinde garip bir biçimde tanımlanmıştır. Oysa, buradaki açıklama, telaffuz ihtiyacından kaynaklanmıştır. Yazar, eski harflerle yazılışları aynı olan "of" ve "uf" kelimelerinin telaffuzlarının farklılığını belirtmek ve -birbirleriyle karıştırılmamaları için- nasıl okunacaklarını vurgulamak istemiştir burada.

Ayrıca, sözlük kısmında: *"olmayabilirlik"* olarak tanımlanan (s. 70) *"cevâz"* kelimesi de "olabilirlik" şeklinde tanımlanmalıdır.


A. NACİ TOKMAK
TELAFFUZLU
TÜRKÇE - FARSÇA
ORTAK DEYİMLER
SÖZLÜĞÜ
فرهنگ
امثال و حکم مشترک
در ترکی و فارسی
simurg
İstanbul 2001

Ankara Kitapçılık Tarihi Üzerine Notlar -II-

Cumhuriyet Döneminde Ankara'da Sahaflar[1]

"Aydın Sami" ile Yaptığımız Söyleşi

Öztuğ Pasajı, Aydın Kitabevi, 25 Eylül 1997

Aklına geldiği gibi soru soran, lafı balla kesen,
teybi idare eden, söyleşinin bir mecraya
dökülmesi için azami gayret eden,
sonunda kötü kaydedilmiş bandı çözmek için
anası ağlayan: Ahmet YÜKSEL

Söyleşiye hatıra binaen katılan,
deşen, önünde yuvarlanan: Ömer TÜRKOĞLU

Efendim, Aydın Sami Bey'i, 1981 yılında, Anadolu'nun bağrından kopup gelerek Dil–Tarih'e öğrenci yazıldığım sene tanıdım. Hocalarımız, daha ilk derslerde, bu işlerin kitapsız yürümeyeceğini, çok okumak-yazmak gerektiğini ısrarla vurgulayıp, biz cahillerin yüreğine korku verdikten başka bir de elimize, evvelemirde alınması gereken kitapların listesini tutuşturdu. Çare yok, boğazımızdan kesip alacağız. Hepsi neyse de *Devellioğlu'nun Lugatı*[2] pek pahalı. Bir türlü alamadım. Eskisini de bulamadım, ne yapacağız? Çok geçmeden müjdeli haber geldi; yayıncısı Lugati öğrencilere ucuz veriyor, diye. Hurraa, sınıftaki bütün arkadaşlar, Öztuğ Pasajı'ndaki Aydın Kitabevi'ne atsineği gibi üşüştük. Başladık o küçük dükkânın tozunu attırmaya. Aydın Sami Bey, önce bizi memnuniyetle karşılamış, aynı kürsüde birkaç yıl öğretim gördüğünü söyleyerek, biz Türkoloji talebesine iltifat etmişti. Ancak biz sağa sola saldırmaya başlayıp; "Ay şu kitap da varmış, ay şu ne kadar, bu ne kadar, bize kaça olur, ikramı yok mu?, zaten bunu bizden başka kim alacak!" gibi lakırdılarla Aydın Sami Bey'i canından bezdirdik. Sonunda dayanamayıp,

1 Bu dizinin başı, ***Kebikeç*** sayı 9 ve 10'da yayınlanmıştır.

2 O zamanlar *Lugat*'in 6. baskısı piyasadaydı. Kalınlığı 12 cm, ağırlığı 2 kilo100 gramdı. Küp kapağı tabir edilir ve hesaplı vursan adam öldürürdü. Hatta o yıllarda, bir uçak kaçırma olayında, korsanın bu *lugat*'ın içini oyup, büyükçe bir tabanca sakladığını, televizyonda seyretmiştim. Aydın Sami Bey, yıllarca didinerek bu sözlüğü tekâmül ettirdi ve şimdi kullandığım 16.baskı (1999), 1. hamur kağıda basılı, cilt güzeli, yeniden dizilmiş, ilave kısmı içine katıldığından kullananı kelime ararken deli etmeyen, düzeltilmiş, genişletilmiş - ama kibar - üstelik de sadece 12 milyona (Sami Bey'in gariban öğrenciyi kollamak için düşük tuttuğu fiyatıyla) piyasada satılmaktadır.

hepimizi öyle bir "edebince azarladı" ki beynime nakşoldu. Çünkü hayatımda ilk defa "nazikâne tenbih edilmeyi"[3] öğrenecektim.

Yıllar sonra mesleğe girip aynı hal benim dahi başıma gelince, bu öğrendiğimi bir kaç defa uyguladım. Her seferinde de Aydın Sami Bey'in nezaket ve zarafeti gözümün önüne geldi. İşte sahafların insan sarrafı olmasına iyi bir örnek olan Aydın Sami Bey'i böylece tanımış oldum. Meslektaş olduğumuz zaman da maddî manevî çok desteğini gördüm. Çoğu zaman bana sahaflığa başladığı yıllarını, gençliğini, o zamanın Ankara'sını tatlı tatlı anlatırdı. Sanırım, bende, kendi gençliğinden, sahaflığından, eski günlerinden izler buluyordu.

İşte Sami Ağabey'le Öztuğ Pasajı'ndaki dükkânında çaylarımızı yudumlarken, aşağıdaki söyleşiyi zapt ve kaydettik.

Ahmet Yüksel - Sahaflığa ne zaman, nerede, ne sebeple, niçin başladınız?

Aydın Sami Güneyçal - Doğup büyüdüğüm Çankırı'da lise olmadığı için, Ankara'ya lisede okumak için geldim (1947). Anafartalar Caddesi'nde Samanpazarı'na doğru giderken, Çocuk Sarayı'nın karşısında taş merdivenli bir sokak olan Pideciler Sokağı'ndaki bir evde ağabeyim ile birlikte oturuyordum; şair Baki Süha Ediboğlu'nun kayın pederi ve ses sanatkârı Afife Ediboğlu'nun babası Fehmi Bey'e ait eski bir Ankara evi idi. Sokakla Anafartalar'ın kesiştiği köşede, altında şapkacı bulunan dört katlı apartmanın yan duvarına dayalı özel yapılmış bir barakada Ali Rıza Özsoy[4] adlı delikanlı eski kitap alım-satımı yapıyordu. Yazılı bir levhası yoktu ama, adını "Bütün Dünya Kitapsarayı" koymuştu. Ben babamın gönderdiği harçlıkla Ali Rıza'dan ve öteki eski kitapçılardan devamlı kitap satın alıyorum, birkaçını ancak okuyorum; tabii çok kitap almak yüzünden öteki ihtiyaçlarım için paraya sıkışınca, geri götürüp satıyorum, bazı kitapları. Onlara bu şekilde geri veriyordum, aldığım kitapları. O apartmanın üst katında Çetin Altan oturuyor, iki de küçük oğlu var. Anneleri, çocukları ellerinden sımsıkı tutup götürmeye çalışır, onlar direnirler, anne sinirlenir, bırakmaz ellerini, çünkü caddeden otomobiller geçiyor, durmadan. Çetin Altan'ı ben o zaman orada tanıdım.

Ali Rıza Özsoy, Hamamönü'ndeki II. Ortaokul'a gidiyor. Bir gün, benimle bir anlaşma yapmak istediğini, söyledi. Ben o ara kitap sevgisi yüzünden belge almış durumdayım; ders çalışmadığım, başka kitaplar okuduğum için tabii. Teklifi şu idi: "Sen burada dur; ben yokken aldığın eski kitapları şurada kendi adına sat, ben de sana para vermeyeyim, benim de işime bak." dedi. "Olur." dedim. Ben sabah tezgâhı açıyorum, o, öğleden sonra geliyor.

3 Dilerseniz **"Tenbih"** için; Devellioğlu, Ferit (1999), ***Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat***, Yayına Hazırlayan:Aydın Sami Güneyçal, Aydın Kitabevi yay, 16. baskı (son baskı, 1999) bakabilirsiniz. Zaten daha iyi bir kaynak da yok.

4 "Gavur Ali" namıyla mâruf.

Ahmet - Sene kaç âbi?

Aydın Sami -Sanırım, 1949.

Ahmet - O yıllarda, orada kitapçılık yapan kim vardı?

Aydın Sami - Sokak, caddeden biraz içeride. İçeri doğru 10 metre kadar bir boşluk var. İki eski evden sonra yeni bir sokak daha başlıyor. Kavisten sonraki üçüncü binada Urfalı Mustafa Güllüoğlu oturuyor. Topladığı kitapları evin bir odasında gelenlere pazarlar, önemli olmayan yüzlerce kitabı da Çocuk Sarayı'nın önünde yere serer, "Ne alırsan 25 kuruş, 50 kuruş" diye bağıra bağıra şamatayla satardı. Evinde kanarya da beslerdi. Üç-dört yıl sonra, Yenişehir'de Bulvar Pasajı'nın altında bir dükkân tutup taşınacağı duyulunca, "Orada nasıl iş yapacağı" kitapçıların merak konusu oldu. Yenişehir tenha idi. Kitap arayanlar Ulus ve Denizciler Caddesi civarına koşarlardı.

Ali Rıza Özsoy (solda) ve Aydın Sami Güneyçal: Aynı gömlekten aldıkları gün, bir de yakışıklı fotoğraf çektirmişler.

1950 ile 1955 yılları arasında o civarda kitapçılık yapanları, hatırladığım kadarıyla size anlatmaya çalışayım. Anafartalar'da Çocuk Sarayı'nın biraz aşağısında Sus Sineması vardı. Zeminden sinemaya girilen geçitten şimdi hâlâ var olan merdivenlerle Denizciler Caddesi'ne, Yeğenbey Vergi Dairesi'nin yanına inilirdi. Sinema girişinin karşısındaki sette birkaç raflı dolap vardı ve Emin Çavuş[5] denilen orta yaşlı adam orada eski kitap ve her çeşit damgalı-damgasız posta pulu alım satımı yapardı. Her şeyi hoş gören bir adamdı. Pul meraklısı Ahmet Gülkök de ona yardım ederdi. Emin Çavuş'un kardeşi Mahmut da, Adliye'nin karşısında merdivenle inilen sokakta kurduğu barakada eski kitap alım satımını meslek edinmişti. Yüzünde leke ve çukurlar olduğu için ona "Çopur Mahmut" derlerdi. İşi çok iyi idi.

Denizciler Caddesi'nde Sümer Sineması karşısında Hergele Meydanı'na inen merdivenlerin hemen bitişiğinde, Ali Rıza Özer isimli genç, Öz-Ar Kitabevi adını verdiği özel yapılmış büyük, raflı dolapta eski kitapçılığa başladı. Ali Rıza Özer çok heveskâr, hassas bir gençti. şiir yazardı, şairdi. şiirlerini yazdığı defterlerin

5 Emekli başgediklisi, Pulcu Emin.

sayfalarını ressam ve karikatürist Hüseyin Mumcu desenlerle süslerdi. milliyetçi, turancı, ırkçı çevre ve dergilerle irtibatı vardı. Hasanoğlan Köy Enstitüsü Cumartesi günleri dağılınca; öğrenciler, Öz-Ar Kitabevi'ne gelir ve kendileri için özel olarak getirilen kitapları alır, giderlerdi.

Öz-Ar Kitabevi'nin biraz altında sırayla Ahmet Ünsal, soyadını hatırlamadığım Nuri, küçük dolaplarda aynı işi yapıyorlardı. Kendisini daha önce Atatürk Lisesi'nden tanıdığım, klâsik şubede öğrencilerinden Baki Kurtuluş, Kaya adlı Hukuk Fakültesi öğrencisi arkadaşıyla birlikte biri büyük biri küçük, iki kitaplık kondurdular, Nuri'nin biraz alt tarafına. O sırada Tıp Fakültesi'nde, sanırım 4. sınıfta öğrenci. Büyük dolabın alnına da "Külüstür Kitaplık" yazdılar. Biri gidince tezgâhta öteki duruyor, münâvebe ile kitapçılık yapıyorlar. Cep harçlıklarını çıkarıyorlar, bu da onlara yetiyordu.

Okulda kitap yüzünden düştüğüm durumdan sıyrılmak için çalıştım ve sınava girdim, Atatürk Lisesi ikinci sınıftan başlamak üzere kaydım yenilendi. Aksilik, o yıl liseler dört seneye çıkarıldı. Neyse, artık hem kitapçılık yaparak, hem de okula giderek hiç sınıfta kalmadan lise bitirme ve devlet olgunluk sınavı diplomalarını aldım. Bu arada oturduğumuz evden çıkmış, Ali Rıza Özsoy'dan da ayrılmıştım. Ali Rıza, iki üst sokağa taşındı. Daha sonraları Yenişehir'e geçti. Önce Selanik Caddesi'nde dükkân açtı. Rize mebusu Ali Zırh'ın muhteşem kütüphanesini satın aldı. Üç beş yıl sonra Meşrutiyet Caddesi'ne taşındı. Orayı devretti, Zafer Çarşısı'nda bir dükkân kiraladı. Daha sonra o dükkânı yeni bir müteşebbise, Erdal Akalın'a devretti. Böylece, ilk Dost Kitabevi açılmış oldu.

Baki Kurtuluş'un kitaplığının yanına bir büyükçe dolap da ben getirmiştim. Hukuk Fakültesi'ne kaydımı yaptırdım. "Bundan sonra ben de babam ve ağabeyim gibi hukukçu olacağım" dedim ve evde o güne kadar güçlükle topladığım edebiyat bilgisi veren bütün kitapları sattım. Ertesi yıl DTCF Edebiyat Bölümü'ne kaydımı naklettim ve yeniden edebiyatla ilgili kitaplar toplamaya başladım. Baki Kurtuluş, ben yanlarına geldikten bir süre sonra, Cemil Sait Barlas'ın çıkardığı *Son Havadis* gazetesine geçti. Tabii Tıp Fakültesi'ne de elveda. O da şöyle oldu hatırladığıma göre: Gazetede Nurullah Ataç, okurlarından bir konuda görüşlerini yazmalarını istiyor. Verdiği cevap beğenildiği için Baki'yi gazetenin bürosuna çağırıyorlar. Gidiş o gidiş; doğrudan gazeteciliğe başlamış oldu. Kaya'yı da yanına aldı. Kitap satış yerini bana bırakmışlardı. *Son Havadis* ve *Pazar Postası* kapandıktan sonra, Kurtuluş Yayınları'nı kurdu ve hazırladığı *Gençlik Ansiklopedisi*, İlkokullar için sınıf ansiklopedileri, sözlükler ve çeşitli çocuk kitaplarıyla başarılı bir yayıncı oldu.

Vasfi Mahir Kocatürk, Yeğenbey Vergi Dairesi'nin yanında yapılan Çambol Han'da bir işyeri kiraladı. Orada *Ocakbaşı* adını taşıyan bir dergi çıkarmaya başladı. İki sayı çıktı ve kapandı. Çok para kazanmak değil, bir şeylerle meşgul olmak için

Aydın Sami Bey, "Bütün Dünya Kitap Sarayı" önünde, yanda ilk tezgahı. (13 Kasım 1949)

uğraşıyordu. Sonra caddenin daha aşağılarında bir apartmanın altındaki dükkânlardan birine taşındı. Bu arada arkadaşları gidip geliyorlar; edebiyat yönünden, siyaset yönünden tanınmış kimseler. Yenişehir tarafından aşağıdan gelen kâğıt, şişe toplayan hurdacılar önce ona uğruyorlar. O, çuvaldan çıkanları tarıyor, alıp satılması gereken bir çok kitabı bırakıyor, kendine gerekli gördüklerini alıyor. Diğerlerini hurdacı, yukarıya bize getiriyor, biz de satabileceklerimizi alıyoruz.

Ömer Türkoğlu - Hurdacılar o zamanda da mı Balâ'lıydılar?

Aydın Sami - Evet Balâ'lıydılar. Babadan oğula devam ediyorlar.

Vasfi Mahir Hoca, aldığı kitabı kullanır, işini bitirir, sonra mesela ben, kitaplığı kilitleyip okula giderken, ki selamımı eksik etmem, "Sami, gel" der, içeri çağırır, kitabı verir, "Para istemez. Al götür, kütüphanene koy, satarsan (meselâ) 4 lira eder, daha aza satma." der. Kütüphanemde tutmamı tenbih ederek verdiği kitaplardan, zamanın sadrazamı tarafından müstehcen görüldüğü için toplattırılan, Enderunlu Vâsıf'ın *Defter-i Aşk, Hûban-nâme,Zenân-nâme, Çengi-nâme*[6] " adlı ciltli

6 Fazıl Hüseyin Bey, Enderunlu (1253 / 1837), ***Defter-i Aşk, Hûban–nâme,Zenân-nâme, Çengi–***

kitabı Prof. Adnan Erzi "Bir bakayım" diye elimden aldı, iade etmedi. Recaizade Mahmud Ekrem'in *Zemzeme*[7] adlı ciltli kitabı da rahmetliden bir hatıra olarak, bana imzaladığı kendi kitapları ile birlikte kütüphanemde durmaktadır. Vasfi Mahir Kocatürk taşındığı yeni dükkânda Buluş Yayınevi'ni kurdu. İlk çıkardığı *Şiir Defteri*[8] adlı antoloji çok satış yaptı, defalarca basıldı. "Ben bunları sokaktan geçen insanlar için hazırlıyorum." derdi. Daha çok kendi kitaplarını yayınlıyordu. En büyük yardımcısı büyük oğlu Utkan Kocatürk'tü. Babası dükkânı ilk açtığında Lisede okuyan Utkan, Tıp Fakültesi'ni bitirdi. Babasının yarım kalmış kitaplarını tamamlayıp bastırdı. Atatürk ile ilgili kitaplar hazırladı. Ankara Tıp Fakültesi'nden Atatürk Üniversitesi'ne geçti. Jinelog Profesör iken, Danışma Meclisi üyesi oldu. Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı yaptı. Daha önce hazırladığı altı kez basımı yapılan *Açıklamalı Tıp Terimleri Sözlüğü*'nün genişletilmiş geliştirilmiş son baskısını 2000'de satışa çıkardı.

O sıralarda Denizciler Caddesi'nde bir de Harp Okulu Kitabevi açıldı. Küçük bir dükkândı. Harp Okulu öğrencilerine kitap, dergi satarlardı.

Ömer - Ne tür kitap alır satardınız, neler gelirdi?

Aydın Sami - Barakalarda kitap satarken, hurdacıların getirdiğini alır satardık. Bazen evlerden de çağırırlardı. "Nadir kitap mefhumu" henüz kafamıza yerleşmiş değildi. Aranan belirli kitapların dışında elimize geçenleri bekletip gerçek değerini öğrenerek satmak yerine, bir an önce satmak, elden çıkarmak düşüncesi hâkimdi. Gerçek değerini bilenler de iki üç kişi. "Önemli bir şey değil, iki lira vereyim, seni kurtarayım"cılar. Bugün kitap müzayedelerinde parmak ısırtacak fiyatlara müşteri bulan eski dergi ve kitaplar, Halkevleri yayınları, notalar o zaman bizim gibi asıl işi kitapçılık olmayanlar yüzünden ardiyelerde birikir ve oradan da kâğıt fabrikasına giderdi. Notaların ve taş plâkların ileride para edecek şeyler olduğunu, 1952 yılında Konservatuar öğrencisi iken tanıdığım değerli dostum merhum Prof. Dr. Gültekin Oransay, daha o zaman söyler durur, "Kıymetini bilin" derdi. Nafile. Sermaye yok, saklayacak yer yok, en önemlisi, alanlar birkaç kişi; onlar da parası kıt, ya da ölü fiyatına almak peşinde olanlar. Ben biraz da işe hem çok kitap sevdiğim ve kitap sahibi olmak için, hem de harçlık çıkarmak üzere, öylesine girdim. Kitapçılık 1962'den sonra esas geçim kaynağım ve mesleğim oldu.

O zamanlar Ankara'da yık-yap-sat işi, kat karşılığı müteahhide arsa verme işi yeni yeni başlamıştı. Eski binalar boşaltılıyor, cumhuriyeti kuran okur yazar kuşak

---

nâme, İstanbul, 143 s., Bu kitap "edebe aykırı" görülerek Büyük Reşit Paşa'nın emriyle toplatılmıştır.1869 baskısı da vardır.

7 Recaizâde Mahmud Ekrem (1299-1301 / 1882-1884), ***Zemzeme***,1-3 Kısım ,İstanbul, 84+78+92 s.

8 Kocatürk, Vasfi Mahir [Tertipleyen] (1957), ***Şiir Defteri***, Yunus Emre'den Bugüne kadar Türk Edebiyatının her Çeşitten En Güzel Şiirleri, Ankara, Buluş Yayınevi, İlaveli 4. baskı, 360 s.

da birer ikişer ölüyor. Demokrat Parti iktidar olmuş, Halk Partililer, mebus evlerini, lojmanları boşaltıyorlar, kimileri memleketlerine dönüyor. Sandık odaları, tavan araları, mahzenler, bodrumlar boşaltılıyor. Dergilerin kuşakları açılmamış, postadan geldiği gibi, öylece bir kenara atılmış. Muhtelif halkevleri dergileri, folklorik dergi ve kitaplar, bol bol çıkıyor. Bizlere geliyor, çoğunu kimse almıyor. Nazlanıyoruz, "Kime satacağız!" diye. Keçiören, Etlik, Dikmen'deki eski köşk ve bağ evlerinden çıkan eski yazı dergi ve gazeteler olduğu gibi ardiyelere... *Ülkü*[9], o kadar çok geliyor ki, bir iki takım elde tutuyoruz, gerisi hurdacıda kalıyor. Para etmiyor, 15 liraya satmaya çalışırsın, alan olmaz. *Belleten*'leri[10] pek almıyoruz, birinci hamur ya, kiloda ağır çekiyor. Bir sayısı, 27. ya da 29. sayı çok kalın, yarım kilodan fazla çekiyor, TTK'nda zaten 25 kuruşa satılıyor, biz alsak 30 kuruşa alacağız, hurdacının getirdiklerinin kilosunu 60 kuruştan alıyoruz. Kalın kalın *Ayın Tarihi*'nin[11] muhtelif sayıları, yüzlerce geliyor. Yersizlikten, alıp elde tutamıyoruz. Keza, *TBMM Zabıt Cerideleri*[12] de öyle. Adlarını kitapların üzerinde gördüğümüz bazı Millî eğitimci ya da araştırmacı "kalem ehlinin" yıllarca ihtimamla biriktirdiği, adam ölünce ailesi tarafından sokaktan geçen hurdacıya verilen kitaplar, Denizciler Caddesi'ndeki birkaç ardiyeye at arabaları ile getiriliyor. O zaman PTT bütün mebuslara çıkan pullardan gönderirmiş. Üniversiteler de çıkan kitaplardan zaman zaman paket hâlinde gönderirlermiş, mebuslara. Meclis'in odacıları bazen kitap paketlerini eski kitapçılara getiriyorlar. Hatta bir kere Başbakan Adnan Menderes'e Ahmet Hamdi Başar yeni çıkan bir kitabını imzalayıp göndermiş, Menderes de çöp kutusuna atmış, odacı da aynı gün bana getirmişti.

Yayımlar Dairesi Başkanlığı Posta Caddesi'ndeydi. O bina Menderes ailesinin mülküydü. Orada çalışan bir odacı, "ekâbire" bedava gönderilen bakanlık yayınlarını gizlice çıkarır, eski kitapçılara getirirdi. Öğle tatilinde en alt kata namaz kılma bahanesiyle inermiş. Koynuna doldurduğu kitapları Öz-Ar kitabevi'ne getirip satardı. Koynundan, belinden, iç ceplerinden teker teker kitap çıkardığını görürdük.Çopur Mahmut'un yeri daha kuytu olduğu için, çoklukla oraya daha çok kitap götürürmüş. Parasız yollanan yayınlara eski kitapçılar da gizli ortaktı. Yarısı bize düşerdi. Bürokrat veya mebus babaya gelen bedava kitapları, oğlu veya

9 *Ülkü*, 3 seri yayınlandı: 1. seri; *Ülkü Halkevleri Mecmuası / Dergisi*, 1933 - 1941, 102 sayı. 2. seri; *Ülkü Millî Kültür Dergisi*, 1941-1946, 126 sayı. 3. seri; *Ülkü III. Seri Halkevleri ve Halk Odaları Dergisi*, 1947-1950, 44 sayı.

10 *Belleten*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1937- 2001, Sayı: 1- 241, Devam ediyor.

11 *Ayın Tarihi*, Matbuat ve İstihbarat Müdiryet-i Umumiyesi / Basın-Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara 1339 (1923) - 2001, 1-56 sayı eski yazı. Devam ediyor. Şimdi 3 ayda bir yayınlanıyor.

12 *TBMM Zabıt Ceridesi*, TBMM Zabıt Kalemi Müdürlüğü, Ankara, 1942-1960, 27 cilt, İlkin eski harflerle basılmış, 1942 -1960 arasında yeni yazıya aktarılmış ve devamı yayınlanmıştır.

bir yakını kucakladığı gibi Denizciler Caddesi'ne, bizlere getirirdi, artık hangimize kısmetse. .O kitapları, bedava gönderilen kişi maalesef okumaz, ya atar ya satar; lâzım olan, okuyacak olan da para verip satın alır.

Ahmet - O zamandan bu yana pek bir şey değişmemiş, demek ki.

Aydın Sami - Bürokrat, mebus, sefir, profesör takımı -bugün de olduğu gibi- pek kitap alan adamlar değildi, bedava gelenlerle idare ederlerdi. Tabii hepsi için söylemiyorum bunu, sayısı az da olsa, istisnaları var. Konya'lı İzzet Bey (soyadı Koyunoğlu veya Koyunlu idi), ayda iki defa bize uğrardı. İzzet Bey Devlet Demiryolları'nda müfettişti. Her gittiği yerden eski eşya ve kitap toplarmış. Hep aynı saatte gelir, akşama doğru. Güneş batarken, Yenişehir'de yer yer yangın var sanırdın.Yaz günlerinde gün batımında, Denizciler Caddesi'nden Çankaya ve Yenişehir'in görünümü sanki yangın mahalli gibiydi.

Ömer - Hâlâ da öyledir, Ankara'da Güneş bir başka batar.

Aydın Sami - İşte bu İzzet Bey'e hangi kitabı göstersek: "Bende var, mükerrer alıyorum, sizi kurtarayım." der, az para verirdi.

Ahmet - Hep aynı taktikler...

Aydın Sami - Alır alır götürürdü. Konya'da müzesi varmış. Prof. Dr. Feridun Nafiz Uzluk gelirdi. O da hep ucuz alırdı. Kendi bastırdığı *Sultan Veled Divanı*[13] gibi birkaç kitabını ben satardım. Birer tane kendi kütüphanem için ayırmamışım.

Bir yerden tereke geldi mi, çuvallara doldurup at arabasıyla taşırlardı. Birtakım meraklılar vardı: Dergilerin eksik sayılarını tamamlayıp takım yapmaya çalışanlar; döne döne bazı kitapların eksik cildini arayanlar; kitap serisi tamamlayanlar... Bu arada bugün için kıymetli bir sürü kitabı da biz almazdık. Hem yer yok, hem çabuk satılmazdı. Meselâ eski yazı *Ma'lûmat*[14] cildini 7,5 liraya satana kadar göbeğim çatladı. *Kamus-ı Türkî*'yi[15] 12.5 liraya zorla sattım, Anadolu'dan gelmiş bir edebiyat öğretmenine. Müşteri hep aynı. Adamın elinde var, almıyor. Çopur Mahmut iyi satış yapardı. Çıkrıkçılar Yokuşu'ndan çıkarken Atatürk İlkokulu'nun arkasında tek katlı bir evi vardı. Tabanı derin bir oda kitap doluydu. Kitapları, dergileri gayr-ı muntazam üst üste yığar, alttakilerin ne olduğunu bilemezdi. Bir parti kitap alınca, ayırır, dinî kitapları Hacıbayram'da satar, romanı, üniversite kitabını, mektep kitabını ayırır, esnafa, doğrudan müşteriye pazarlardı.

Ahmet - Barakadaki kitapçılar, eskici idiler, eski alıp eski satıyorlardı. Peki Ankara'da "yenici" yok muydu?

---

13 Uzluk, Feridun Nafiz (1941), ***Divan-ı Sultan Veled,*** Ankara, Uzluk Basımevi, 112+616 s.

14 *Ma'lûmat,* Perşembe günleri neşrolunur, edebî fennî ve sınaî gazetedir. Umur-ı idare: Artin Efendi, İstanbul, 1309 - 1311 (1893 - 1895), Sayı: 1- 48.

15 Şemseddin Sami, Fraşeri (1317 - 1318 /1899 - 1900), ***Kamus-ı Türkî,*** İstanbul, 1-2 Cilt, 1574 s.

Aydın Sami - Yeni kitapçı... Ulusta, Sümerbank'ın biraz yukarısında, iki katlı eski bir binanın altında Çankaya Kitabevi vardı. Ben gelirdim, bakardım, kitap almak için. Elli kuruş, yetmiş beş kuruş. Bir sahibi vardı[16], tabureye oturur, başını iki avucunun arasına alırdı. "Bu adam esrarcı" derlerdi. O dükkân epeyce devam etti. Yere taş bile döşetmemiş, topraktı. Pis bir dükkândı. Ben Ankara'ya geldiğimde o oradaydı.

Ankara Kitabevi vardı. Sahibi Efrahim Bey. Posta Caddesi'nde Belediye Sebze Hali'nin karşısından aşağıya merdivenle inilirdi. Gazi Lisesi'ne kadar ulaşan dar sokakta, evlerin altı dükkândı. Efrahim Bey orada bakkallık yaparmış. Sonra orayı bırakmış, kitap ve kırtasiyeciliğe dönmüş, Ulus İş Hanı'nın içinde. Daha sonra oğlu devam ettirdi. Bir süre sonra yakınına Fıratlı Kitabevi açıldı.

Vilayet'in arkasında Telgraf Sokağı'nda, tek forma, kapağı kendinden, 10 kuruşluk, *Güvercin Kitaplar*[17] adıyla kitapçıklar basan bir kitapçı vardı. Bunlar iki kardeştiler: Sefer ve Halil Aytekin.

Ahmet - *İmam Cafer Buyruğu*'nu[18] yayınlayanlar değil mi bu?

Aydın Sami - Evet ... işte onlar *Güvercin Kitaplar*'ı çıkartırlardı. İki üç tane de çok sayfalı kitapları vardı. İstanbul'da Maarif Kitaphanesi'nin *Bektaşilik Tarihi*[19], *Şah İsmail Divanı*[20], *Battal Gazi*[21] gibi birtakım yayınları vardı ve cayır cayır satılırdı. Bunlar da, öyle şeyler isteniyor ki herhalde, o çeşit kitaplar çıkarıyorlardı. Küçük bir matbaaları vardı, kendileri basarlar, kendileri forma kırarlar, yere sergi açan çocuklara verirlerdi. Kitapçılar pek almazlardı, onları. Anadolu'ya sevkederlerdi. *Güvercin Kitaplar* binlerce satılırdı, sergicilerde.

Ömer - O zaman kitaplar kaç basılırdı, tirajlar nasıldı?

Aydın Sami - Beş bin meselâ. Ortalama kitap baskı sayısı beş bindi. Öyle söylerlerdi. Romanlar iyi satılırdı.

Ahmet - Televizyon yok, eğlence az, ölü g..tüne tıpaç bir Ankara Radyosu var, millet kitapla oyalanıyor. şimdi ise kitaplar ortalama bin-iki bin basılıyor.

---

16 Faik Ambarcıoğlu.

17 ***Güvercin Kitap***lar, Emek Basım-Yayımevi (Telgraf Sokak 4 / A, Ankara), tarafından yayınlanmış olup, tespit edebildiğimiz kadarıyla, 52 çeşittir. ***Nasrettin Hoca, Rıza Tevfik, Ziya Paşa, Eşref*** v.b.biyografik olanlarla, ***Atatürk'ten Seçmeler, Ata Sözleri, Noktalama*** v.b. derlemelerden oluşmaktadır. Birkaçını Abdülbaki Gölpınarlı, Sami N.Özerdim hazırlamıştır. Çoğunda yazar ya da hazırlayan adı belirtilmemiştir.

18 İmam Caferî Sadık, ***Buyruk,*** Haz. Sefer Aytekin, Ankara, Emek Basım-Yayımevi,

19 Samancıgil, Kemal (1945), ***Bektaşilik Tarihi,*** *Aslı, Doğuşu, Özü, İçyüzü, Kolları, Büyükleri, İhtilalleri, Edebiyatı, Güzel Sanatları,* İstanbul, 314 s.

20 Şah İsmail Safavî (1946), ***Hatayî Divanı ; Şah İsmail Safavî Edebî Hayatı ve Nefesleri,*** Haz. Sadeddin Nüzhet Ergun, İatanbul, Maarif Kitaphanesi, 14 +245 s.

21 [Soko], Ziya Şakir (1953), ***Battal Gazi,*** İstanbul, Üstün Eserler Neşriyat Evi, 335 s.

Nüfusumuz 20 milyonken kitaplar 5 bin, 65 milyon olduk bin basılıyor.

Aydın Sami - Bak şimdi, aklıma geldi, Ragıp Rıfkı Özgürel diye İstanbullu bir eski mütercim tanıdım. Sözlükleri, çevirileri vardır. 75-80 yaşına geldiği zaman, Ticaret Bakanlığı, bu zâtı korumak için mütercim sıfatıyla Ankara'da görevlendirmiş. Bir gün ben ona "Hüseyin Rahmi'nin kitapları İstanbul'da çok satılırmış, doğru mu?" dedim. "Evlâdım" dedi, "Edîb-i şehîr Hüseyin Rahmi Bey'in kitaplarını, İbrahim Hilmi on bin basardı. Yeni bir kitabı çıkacağı zaman, İstanbul halkı, gazete gibi beklerdi, Hüseyin Rahmi Bey'in kitabını almak için."

Ömer - Nerden nereye gelmişiz. Nüfusa oranlarsak, işin vahameti ortaya çıkıyor.

Aydın Sami - Öyle de, elde kalan çok olurdu. 1945, 46 yıllarında, Çankırı'da Serezliler'in dükkânına gider kitap alırdım. 1934'te, 35'te basılmış kitaplar hâlâ tükenmemiş, fiyatı 50 kuruş, 100 kuruş. Söz gelişi Burhan Cahit'in *Cephe Gerisi*[22], *İhtiyat Zabiti*[23] gibi ciltli kitaplar, *Pembe Maşlahlı Hanım*[24] diye şöyle kocaman kitap çıkmış, 100 kuruş mu, 75 kuruş mu neydi[25], on sene olmuş çıkalı, kitapçıda bulunurdu. Kanaat Kitaphanesi'nin, Tefeyyüz Kitaphanesi'nin, Hatta Hilmi ve Suhulet Kitaphanelerinin 50, 75, 100 kuruşluk kitapları kitapçı raflarında üç-beş sene sürünürdü.

Ankara'da en büyük kitapçı Akba Kitabevi'ydi. Sahibi Bilâl, ortağı Adil Akba idi. Bilâl, Adil'in ağabeyiydi. Ulus'ta şimdiki Yüzüncü Yıl Çarşısı'nın olduğu yerde, asma katlı sıra dükkânlar vardı. Arkaları bahçe idi, gidip otururduk. Akba, aralarındaki duvar kaldırılarak birleştirilmiş iki dükkândan meydana geliyordu. Gazete, mecmua da dağıtırlardı. Aşağıda Küçük Tiyatro ve Oda Tiyatrosu'nun bulunduğu Vakıf Apartmanı var ya, o binada arka tarafa düşen dükkânlardan birinde, gazete tevzi ederlerdi. Ankara'nın bütün gazete satıcıları ona bağlıydı. Akba Kitabevi'nin yayınları da vardı. Sabahattin Ali'nin bir kaç kitabı, Halikarnas Balıkçısı'nın *Aganta Burina Burinata*'sı[26], Şinasi'nin *Müntehabat-ı Eş'ar*'ı[27], Server İskit'in Zaparta takma adla hazırladığı fıkra kitapları[28], Mustafa Nihat'ın dört cilt *Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nden Seçmeler*'i[29] Akba yayınları arasında çıkan kitaplardı. Hele Macarca'dan dilimize F. Zahir Törümküney'in çevirdiği *İki Esir*[30] adlı 2 cilt

22 [Morkaya], Burhan Cahit (1933), ***Cephe Gerisi,*** Millî Roman, İstanbul, Kanaat Kütüphanesi, 344 s.
23 [Morkaya], Burhan Cahit (1934), ***İhtiyat Zabiti,*** İstanbul, Kanaat Kütüphanesi, 349 s.
24 [Alus], Sermet Muhtar (1933), ***Pembe Maşlahlı Hanım,*** İstanbul, Akşam Kitaphanesi, 243 s.
25 70 Kuruştur.
26 Halikarnas Balıkçısı (1946), ***Aganta! Burina! Burinata!,*** Ankara, Akba Kitabevi, 176 s.
27 Şinasi (1945), ***Müntehabat-ı Eş'arım,*** Tertip eden: Mualla Anıl, Ankara, Akba Kitabevi, 76 s.
28 Zaparta [Derleyip toplıyan] (1943), ***Seçme Latifeler, Nükteler,*** Ankara, Akba Kitabevi, 160 s.
29 Evliya Çelebi, Hafız Mehmed Zillî (1945), ***Seyahatname / Evliya Çelebi,*** Haz. Mustafa Nihat Özön, Ankara, Akba Kitabevi, 1-3 cilt.
30 Zlahy, Lajos (1943), ***İki Esir,*** Çev. Ferit Zahir Törümküney, Ankara, Akba Kitabevi, 196 s.

roman, fevkalâde beğenilmişti.

Bilâl Akba ölünce oğlu Erol ile bir gazetenin Ankara muhabiri damadı Niyazi, dükkânı yürütmeye başladılar. Dağıtım işiyle birlikte dükkân günde ikibin lira net kâr bırakırmış. Mebus maaşı o zaman olsa olsa ayda 1500 lira. Zamanla Ankara-İstanbul arası otobüs işletmeciliğine giriştiler, ama yürümedi, zarar ettiler. Gazetelere ödemeler aksamaya başladı. Rivayet edilir ki, bir gün Sedat Simavi'nin oğlu, Hürriyet'in sahibi Erol Simavi Ankara'ya geliyor. Bilâl Akba'nın oğlunun adı da Erol. Babalarından gelen bir arkadaşlıkları da var. İki patronun iki oğlu, ikisinin de adı aynı. Erol Simavi soruyor: "Niçin paraları göndermiyorsunuz?". Erol Akba'da sırıtarak: "Yahu Erol, sen yabancı değilsin, biraz sıkışığız, müsaade edin, ne olacak, öderiz." diyor. Paralar satılan gazetelerin gazetecilerden tahsil edilmiş olan bedelidir, ortada yok. Üstelik, bir de her gün satılan gazete tutarı kadar artan bir borç birikiyor. Erol Simavi bu lâubalî cevabı alınca, hemen uçakla İstanbul'a dönüyor ve ilgililere derhal Hürriyet Dağıtım'ın kurulmasını emrediyor. Bunun üzerine önce o zamanın çok satılan gazetelerinden Tercüman ayrılıyor, Akba'dan, sonra dergiler ayrılıyor, öteki ayrılıyor, beriki ayrılıyor. Elde bir şey kalmayınca Vakıf Apartmanı'ndaki dağıtım yerini kapatıyorlar. Böylece sadece dükkân kalıyor. Bir gün Akba'nın önünden geçiyordum, bir de baktım ki, soldaki giriş kapısına ve vitrine iki yazı asmışlar: "Ne alırsan 50 kuruş" ve "Ne alırsan 75 kuruş". Kapıdaki tezgâhtar çocuğa sordum; "Ne oluyor?" diye. Dükkânın birini "Uğrak"a devretmişler, araya duvar örülecekmiş.

Ömer - Uğrak ne iş yapıyor?

Aydın Sami - Uğrak ayaküstücü. Karşı sırada kocaman bir mağazaları var. Sandviç, poğaça, meşrubat satıyorlar, karınca yuvası gibi çalışıyor. Caddenin o yanındaki dükkânlar için, yıkılıp yeni bina yapılacağından, tahliye kararı var. Bu sebeple, Uğrak karşıdaki Akba'nın yarısını almış, devren. Akba kalan kısma kitap kırtasiye olarak sığmadı. İşler bozuk. Neyse, bir süre sonra kalanı da devredip Kızılay'da yeni yapılan "Gökdelen"in en cazip köşesindeki büyük olmayan iş yerinde Akba Kitabevi'ni açtılar. İlkin kiralar çok yüksekti, mahkemede kira tespit davası açıldı. Dava epeyce sürdü. Yüksek kirayı ödüyorlardı, ama, bir gün aniden dükkânı boşalttılar, içerideki malı kaçırdılar, gözden kayboldular. On, onbeş gün sonra da mahkeme kararıyla kiralar düştü ama, Akba yetkilileri sırra kadem basmışlardı. Ulus'taki Akba'da ve Kızılay'daki Akba'da benim 25 - 30 bin lira kadar param battı. Düşünün, Ankara dağıtımını yaptığım *Meydan Larousse*'un[31] bir takımını kitapçıya, unuttum, ya 1650, ya da 2650 liraya veriyordum o zaman.

---

31 *Meydan - Laurousse:* Büyük Lügat ve Ansiklopedi (1969 - 1987), İstanbul, Meydan Yayınevi, 1-12 cilt + 1-3 ek ciltler.

Ulus'ta Akba'nın karşı sırasında, heykelin bulunduğu tarafta asma katlı büyük mağazalar vardı. Bunlardan yan yana ikisi Berkalp Kitabevi ile Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları Satış Yeri idi. Berkalp'in sahibinin adı İbrahim Berkalp idi; yirmi, yirmibeş kadar da kitap yayınlamışlardı. Almanya'dan sürekli kitap ve kırtasiye getiriyorlardı. Berkalp Kitabevi Ankara'ya geldiğimde de vardı. Bu ticaretten gelen paralarla İstanbul'da Gümüşsuyu'nda büyük bir otel yaptırmış oldukları anlatılırdı. Berkalp Kitabevi sonra, karşı sırada Akba'nın arkasında, şimdiki 100. Yıl Çarşısı'nın bulunduğu yere yapılan çarşıya taşındı.

Ahmet - Karpiç'in olduğu yerde mi? Karpiç yıkılıp yerine işhanı mı yapıldı.

Aydın Sami - Karpiç yıkılmadı da, arka taraf boydan boya bahçe idi. İsteyen gider otururdu banklara, park gibi idi. Belediye orayı çarşıya dönüştürdü. Berkalp Kitabevi de oradan dükkân tuttu. Pek anlatamadım, daha açayım. Berkalp Kitabevi, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları Satış Yeri ile Uğrak'ın bulunduğu sıra mağazaların arkasındaki alanda Millî Eğitim Bakanlığı vardı. Bahçesindeki banklarda insanlar oturup dinlenirlerdi. Koca bina, bir gece ansızın çıkan yangında kül oldu. Seneler sonra yanan binanın ve öndeki sıra mağazaların arsasına yeni bina yapılacağı için, mağazaların tahliye edilmesi istendi. Uğrak, karşı sıradaki dükkânlardan Akba Kitabevi'nin yarısını devraldı ve oraya taşındı. Belediye, mağazaların yıkılması sebebiyle mutazarrır olacak müesseseler için, Akba'nın, Karpiç'in ve Uğrak'ın yeni taşındığı sıra dükkânların arkasındaki ağaçlı dinlenme alanına tek katlı mağazalar yaptırdı ve yıkılacak yerlerdeki esnafa öncelik tanıyarak kiraya verdi, bu dükkânları. Berkalp işte oraya taşındı. Bunların bir huyu vardı, kitapları konsinye teslim alırlardı. Zaten o zaman peşin kitap almak diye bir şey yoktu. Hukuk kitaplarını çok satarlardı. Kendi adına kitap bastıran hukukçular, kitaplarını verirler, satılanların bedelini almak için uğraşıp dururlardı. Ali Berkalp, İbrahim Berkalp'in kardeşi, mağazada müdür durumundaydı. "Saat 4'ten sonra gel paranı vereyim" der, adam gelmeden önce, toplanan paraları beyaz bir torba içinde bankaya götürürdü. Tezgâhtarlar, "Patron yok, sen başka gün gel" derlerdi.

Ahmet - Bu eski bir esnaf numarasıdır, hâlâ da devam eder, "konsinye yatırmak" tabir edilir. (Gülüşmeler)

Aydın Sami - Bazen elime aynı kitaptan çok sayıda geçerdi. Basılmış, yazarı pazarlayamamış, elde kalmış. Onları ucuz alırdım, kitapçılara konsinye bırakırdım. Berkalp Kitabevi'ne bıraktıklarım daha çok satılırdı. Tezgâhtarların şefi Hamdi Efendi'ye kitap başına yüzde on vadedilen her kitabın satışı artardı; kitap vitrinde devamlı durur, gelen gidene tavsiye edilirdi. Sözgelimi ben 50 kuruşa almışım, fiyatı 250 kuruş, satılanın 25 kuruşu Hamdi'nin. İyi kazanç sağlardım, ama, Ali Bey'den para almak için de epeyce uğraşırdım.

Ahmet - Mücadele...

Ömer - Millî Mücadele...

Aydın Sami - Yeniden Millî Mücadele. (yine gülüşmeler.) Meselâ Akba'da çok parası kaldı herkesin. Karşıdaki iş hanı yapılınca, Berkalp oraya, eski yerine döndü, yani şimdiki Ulus İş Hanı'na. Ali Berkalp de bilmediği bir işe, toprak hafriyatı işine girişti. Herhalde, onun bunun kitap parasını kullanmayı düşünmüştü. Üç-beş ayda kimseye para veremez duruma düştü. Bunun üzerine İbrahim Berkalp'in oğlu Ender Bey Ankara'ya geldi, dükkâna el koydu. Amcasına "Hadi güle güle!" dedi, galiba. Ali Bey bir gün bana uğramıştı; baktım göbek erimiş, o mağrur yüz hüzünlenmişti. Ender Berkalp işleri yoluna koydu, ödemeler düzene girdi, daha çok kitap satılmaya başladı. Çünkü, eskiden Berkalp kitabevi Ulus'ta tek kaldığı için, Ali Bey "kitap vermeye mecburlar" düşüncesiyle kitap sahibini elinde oynatıyordu. Buna kızanlar, Berkalp'e kitabı kesmişti. Para ödeme işleri düzene girince, kitaplar raflara ve vitrine geri döndü. Ender Bey bir süre sonra herhalde ya usandı, ya İstanbul'u özledi, ya da oradaki işlerine dönmek gerekiyordu, kitabevine bir müdür tayin etti ve İstanbul'a gitti. Unuttum, belki bir yıl, belki iki yıl sonra kitap mağazası giyimciye devredildi. Berkalp Kitabevi'nin adı kaldı yadigâr.

Ahmet - Ağabey, bu Akba olsun, Berkalp olsun, o zaman için yayıncılık yapan kişilerdi. Peki bu işi bilinçli mi yapıyorlardı? Hani ilimden, irfandan biraz çakarlar mıydı? Yoksa iyi tüccarlardı da, kazancım kokusunu alıp, bu âleme - hani yok ki piyasa diyeyim - bodoslama mı dalmışlardı?

Aydın Sami - İbrahim Berkalp, Almanya'da tahsil görmüş, Almanca'yı çatır çatır konuşan, tercüme edecek kadar bilen bir adam.[32] Yayınları arasında kendisinin tercüme ettiği kitap da vardı. Roman, şiir, tarih filan, bir çok kitap bastı. Almanca'dan tercüme bazı kitapları bizzat seçtiği belli. Tabii danıştığı, tavsiyelerinden yararlandığı, fikrini sorduğu adamlar etrafında yok değildi. O zaman Ankara'da kitap basan kitabevi pek yoktu. Bunlar bu işe girişince, yazarlar itimat ettiler, işleri de düzgün adamlardı. Bilâl Akba'nın da cahil bir adam olduğunu sanmıyorum.[33]

---

32 **İbrahim Berkalp:** 1913 Ruscuk'ta doğdu. Bulgarca, Almanca ve İngilizce bilir. Ruscuk Rüştiyesi, Alman Lisesi ve Yüksek Ticaret'li. Ankara'da Berkalp Kitabevi'ni 1941'de, İstanbul'da Hotel Opera'yı 1961'de kurdu. R. Arden'den ***Kendini Sevdiremeyen Adam*** (1943, Berkalp Kitabevi yay.,160 s.) E. Friedrich'den ***Mazurka*** (1944, Berkalp Kitabevi yay., 157 s.), P.C. Ettighoffer'den ***Sibirya Geceleri*** (1945, Berkalp Kitabevi yay., 247 s.)adlı kitapları dilimize çevirdi.

33 **Bilal Akba;** 1899'da Parga'da doğdu. Almanca ve Rumca bilir. Parga İlkokulu, Yanya İdadisi ve Ankara Hukuk mezunu. Önce gazetecilik yaptı. Kurtuluş Savaşı sırasında, Ankara'da Yenigün (Cumhuriyet) Matbaası idare müdürlüğü yaptı. 1932'de Akba Kitabevi'ni kurdu.

Bilâl Akba'nın küçük kardeşi Enver Akba'nın[34] Akay Kitabevi vardı Yenişehir'de. Şimdiki İş Bankası Yenişehir Şubesi'nin yanındaki binada Millî Piyango'nun bilet satış yeri vardı, onun yanındaydı. Yenişehir'de o zaman birkaç kitapçı vardı. Enver Bey'in arkada küçük bir yazıhanesi vardı, orada oturur, gelen misafirlerini orada kabul ederdi. Şimdiki SSK İş Hanı'nın karşısındaki sokaklardan birindeki villalardan birinde oturuyordu. Kendinin mi, yoksa kira mıydı bilemiyorum. Bir gün beni çağırdı, çok eskiden bastırdığı birkaç kitaptan villanın bodrumunda kalmış olanları bana sattı. Kitaplardan birinin adını yaklaşık olarak hatırlıyorum: *İsmet İnönü'nün Seçilmiş Söylev ve Demeçleri.*[35] Bir ara, dünya çocuk masallarından seçilmiş, birkaç tane büyük, ciltli masal kitabı çıkarmış. Ünlü kompozitörlerin hayatlarını anlatan birkaç kitap daha bastırdığını hatırlıyorum. Ben kendisiyle 1962'den sonra tanıştım. Birkaç yıl sonra işiyle pek ilgilenmez oldu, mağazaya akşamları uğramaya başladı. Kasadaki kız o ara 125 bin liraya bir daire satın aldı. Yanımda çalışan dağıtım elemanlarının söylediğine göre, tezgâhta çalışan delikanlı, hem kasiyer kızın para yürüttüğünü söylermiş, hem de kendisi ona buna dolma kalem hediye edermiş!.. Böylece, ilgisizlikten Enver Bey battı. Parasını ödemediği adam pek çoktu, herkes yaka silkerdi. Dükkân büyük değildi ama, aşağısı depo idi. Bir gün dükkânın önüne büyük bir sandık koydular, içinde kitap. Yıllarca önce basılmış, konsinye bırakılmış, sahiplerinin gide gele istemekten usanıp peşini bıraktığı kitaplar. Onları, "bu kitaplar şu fiyattan" şeklinde çok ucuz fiyatlarla sattı. Dükkân kapandı. Enver Bey'in İstanbul'a taşındığını duyduk. Bir gün İstanbul'da Remzi Kitabevi'nde Remzi Bengi Bey'le sohbet ederken, Enver Bey kapıdan başını uzatıp "Selâm" dedi, geçti. Remzi Bey'in sinirlendi: "O kadar borcun üstüne yattı, geldi karşımda oda tuttu, bir de utanmadan bana salam veriyor." dedi. Remzi Kitabevi'nin karşısındaki iş hanında bir oda tutmuş, çocuk kitabı, boyama kitabı pazarlıyormuş. İşte böyle.

Atatürk Bulvarı'na cepheli birkaç bakkaliye vardı; kapılarının yanına ipe dizilmiş kuru bamya, süpürge, faraş, keser sapı falan asarlardı.

Ahmet - Onların sonuncusu Sakarya'daki Filiz Bakkaliyesi'ydi. Gima'ya karşı kahramanca direndi, ama heyhat sonunda yenildi.

Ömer - Evet, geçen sene kapandı.

Aydın Sami - Ziya Gökalp Caddesi'nde genellikle villa tipi evlerle dört katlı apartmanlar sıralıydı.[36] Civarda günümüze o zamandan kalan tek villa, Fransız

34 **Enver Akba**; 1914'te Parga'da doğdu. Fransızca, İtalyanca ve Rumca bilir. Ankara Erkek Lisesi ve Ankara Hukuk mezunudur. Akay Kitabevi'ni 1940'da. kurdu (Atatürk Bulvarı No.155). Albertin Morin'den ***Chopin, Hayatı, Eserleri, ve Aşkları*** (1946, Akay Kitabevi yay., 80 s.)adlı kitabı çevirdi.Kanada Montical Üniversitesi'nde müzük doktorası yaptı.

35 İnönü, İsmet (1945), ***Milli Şef'in Söylev, Demeç ve Mesajları***, Der. Kadri Kemal Kop, Ankara, Akay Kitabevi, 233 s.

36 O zamanki adı Kazım Özalp Caddesi idi.

Kültür'ün yanındaki binadır. Bir de Mithatpaşa Caddesinde Yenişehir Postahanesi'nin karşısında var.[37] Kızılay çevresinde bulunan sokaklarda onun gibi binalar pek çoktu. Gökdelen'in yanındaki Karanfil Sokağı'nın karşısında sinema vardı. Adı, yanılmıyorsam "Ulus Sineması" idi. Sinemadan sonra sokak lambası pek yoktu. Bir taksi durağı vardı, karanlıktı, oralar. Caddenin ortası Kolej'e doğru ağaçlıktı. İlk Uçan Apartmanı'nın oralarda caddenin ortasında yüksek ağaçlar sıralıydı. Fuhuş yapan kadınlar karanlıkta gezinirdi. Tabii çok gizli çalışırlardı, alenî olmazdı, yasaktı. Oradan otobüs geçmezdi. Cebeci'den gelen otobüsler doğruca Sıhhiye'ye gelir, oradan Kızılay istikametine döner, sonra sağa, GMK Bulvarı'na sapar ve Bahçeli'ye doğru yol alırdı.

1953, 54'te şimdiki Ziraat Bankası'nın bulunduğu Ali Nazmi Apartmanı'nda bir kitapçı daha açıldı, küçük bir dükkândı, fazla çalışmadı, kapandı. Atatürk Bulvarı'ndaki apartmanlar birbirine benzerdi. Zemin katlarındaki küçük dükkânların arkası ikametgâhtı. Zamanla arkada ikâmet eden kiracılar çıkartıldı ve daireler öndeki dükkânlarla birleştirildi.

Bulvarda şimdiki Faysal Finans'ın olduğu yerde Tümen Apartmanı vardı, altında da Tümen Kitabevi. Sahibi Ali Tümen, Türkistan diyelim, oralardan gelmiş. Dükkânda çalışanlar da hemşehrisiydi. Çok dürüst insanlardı. Tümen Kitabevi'nde her çeşit kitap bulunmakla birlikte, genellikle milliyetçi, ırkçı, turancı yayınlar daha çoktu. Arayanlar doğruca oraya giderlerdi. Zeki Velidî Togan'ın kitapları orada satılırdı. Kırtasiye de vardı. Ali Tümen saçları ağarmış, oturaklı, ciddî bir insandı. Ölümünden sonra dükkânın idaresi tahsilli, kibar, meziyet sahibi iki kızına geçti. Daha sonra bina yıkıldı. Yerine yapılan bina kaba inşaatta iken bir süre öylece kaldı. Sonra tadilat yapıldığını gördük, tamamlanınca da Faysal Finans açıldı.

Bir gün, "Ahmet Küflü Sakarya Caddesi'nde kitabevi açmış" haberi geldi. Bilgi Kitabevi'ni açmış. Tabii sevindim, görmeye, "hayırlı olsun" demeye gittim. Zamanla, işlerin ilerlemeye müsait olduğu anlaşılınca, arka bölümün ilâvesiyle dükkân genişletildi. Birkaç yıl içinde Kızılay'da, bütün kitapseverlerin ve yazarların uğrak yeri oldu. Daha sonra Bilgi Yayınları'nın neşrine başlandı.

Ahmet - Peki Sami Ağabey, biraz da bize "hicret"ten, yani, Ulus'ta çöreklenmiş kitapçı esnafının Yenişehir'e büyük göçünden söz eder misiniz?

Ömer - Bu olaya "hicret"ten çok, "kavimler muhacereti" demek daha doğru olur. Çünkü birbirlerini iterek Kızılay'a vâsıl olmuşlar.

Ahmet - Aslında ikisi de uyar. Durumun izahı yönünde "kavimler muhacereti",

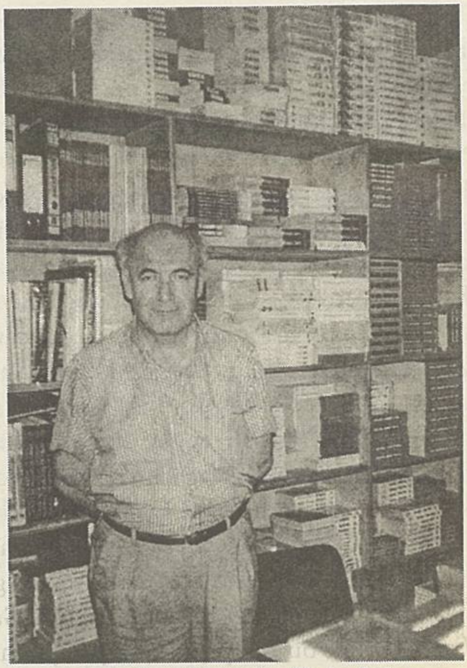
37 Mustafa Necati Bey'in evi. Yılların, hamsi tavası, gubit ekmeği, şakşuka mezesiyle ünlü Sandal Lokantası iken şimdilerde, geçirdiği yangından sonra Kültür Bakanlığı tarafında restore edilmektedir. 'Uygulamalı Türk Mutfağı' olacağını memnuniyetle öğrenmiş bulunuyoruz.

şehir hayatına etkisinin büyüklüğü bakımından da "hicret" diyebiliriz. Ankara'nın ticarî ve sosyal merkezinin zamanla kayması enteresan bir hadise. Siz, bir kitapçı olarak bunu nasıl yaşadınız?

Aydın Sami - Mustafa Güllüoğlu bir gün "Ben Kızılay'a gideceğim" dedi, herkes güldü, "Kızılay'da kitapçılık mı olurmuş!" diye. O zaman ahali, alışveriş yapmaya Ulus'a giderdi. Yenişehir'in hanımları, yiyecek içecek dışındaki ihtiyaçlarını temin etmek için otobüse binip Ulus'a giderlerdi. Kızılay'da pek birşey yoktu. Bulvarın bir yanı Güven Parkı ve Bakanlıklar, öteki yanı Sıhhiye'den yukarı doğru, bahçe içinde, Ankara'nın ünlü tüccar ve mebusların soyadlarını taşıyan apartmanlar. Daha yukarılarda ise iki tarafta da elçilikler. Dört kişi kol kola girip rahatça, Sıhhiye'den Kızılay'a kadar, bütün bulvar boyunca yürüyebilirdi. Kimse kimseye çarpmazdı. Memurların işe gidiş, öğle tatili ve iş çıkışı saatlerinde bulvar canlanırdı. Bir de öğrencilerin okula gidiş ve okuldan çıkış saatlerinde gelen geçen artardı. Armağan Apartmanı'nın olduğu yerde Özen Pastanesi vardı, önünde caddeye doğru üç dört metre yerde masa sandalye bulunurdu. Yaşlı kimseler, hanımefendiler, beyefendiler orada çay, kahve içerlerdi. Kızılay merkez binasının yanındaki binanın altında da Özen Lokantası vardı. Akşama doğru ön tarafa masa ve sandalyeler çıkarılırdı. Alamünit yemekler, pilav ve sahanda yumurta falan bulunurdu. Mustafa Güllüoğlu, Bulvar Pasajı'nda, Kocabeyoğlu Pasajı'nda eski kitapçılık yaptı. Turhan Kitabevi'nin Kocabeyoğlu'ndaki yeri, ilkin onundu. Sonra Turgut Koraltan'a, sonra da Turhan Polat'a geçti. Mustafa Güllüoğlu sükseye çok meraklı bir adamdı. Gar Gazinosu'nda çoluk çocuğuyla yemek yerdi. şimdiki Kuğulu Park'ın yanında bahçeli bir villa kiraladı. Bu gösterişli yaşama biçimi onu mahvetti. Çok para kazandığı halde elinde tutamadı.

Ömer - Peki bu değirmenin suyu nereden geliyordu? kitapçılıktan mıydı, sadece?

Aydın Sami - Evet tabii. Yabancı mecmualar getirirdi, hurdacılar. *Playboy*, moda, kadın, hobi, resimli kovboy dergileri ve saire. Kiloyla alır, tane tane satardı. O zamanlar Kızılay kalabalık olmaya başlamıştı. Aynı zamanda, birdenbire para bollaşmıştı. Kolej öğrencileri ellerinde 50 liralık baknotlarla kitapçılarda dolaşırdı ki, büyük paraydı. Mustafa, parlak kapaklı, büyük boy, İngilizce dergilerden "müthiş" para kazanırdı. Ben 1955 yılında hem Denizciler Caddesi'ni, hem de kitapçılığı bırakmıştım. Ama, geçim derdiyle, basında gece ve gündüz çalışıyordum. 30 yaşımda gittiğim askerlik hizmetimi tamamladıktan sonra, 1962 yılında kitapçılığa yeniden Kocabeyoğlu Pasajı'nda başladığımda, Mustafa Güllüoğlu kitap işine devam ediyordu. Ancak işleri bozulmuş, ailesi dağılmıştı. İstanbul'a gitti. Orada zor günler geçirmiş. Öldü. Annesi Bulvar Pasajı'ndaki dükkânı yürüttü, ne alıp ne sattığını bilmeden. Binanın sahibi Öztrak ailesi onu çıkarıp atmadı, dükkândan. Oğlunun arkasından ağlaya sızlaya sonunda o da gitti.



Aydın Sami Bey Aydın Kitabevi'nde (Ekim 1994)

Ahmet - Peki bir de Bulvar Pasajı'nda Zeki Mumcu Kitabevi vardı, değil mi?

Aydın Sami - Evet, pasaja eczanenin yanından girince, sağda kuyumcunun yanında idi, Zeki Bey'in dükkânı. Bursa'da çok eskiden beri kitapçı imiş. Çocukları Ahmet Mumcu ile Mehmet Mumcu liseyi bitirince, onları üniversitede okutmak için Ankara'ya taşınmış. Evlatlarının ikisi de hukukçu oldu. Pasajda tıp kitapları satardı, Zeki Bey. Sonradan yavaş yavaş başka çeşit kitaplar da bulundurmaya başladı. Ben 1963'te kitap dağıtımına başladığımda, kendisiyle konuştum, elimdeki çeşitlerden vermek için. "Bu iki gözü sana ayırıyorum, istediğim kitapları buraya koyarız. Elemanların kontrol etsinler. Eksilen kitapları gönder, satılanın parasını da ayda bir gel al." dedi.

Kızılay'da, şimdi SSK Piknik İş Hanı'nın bulunduğu yerde kazılmamış toprak yığını vardı. Orada, İslam Günok, Türkçe ve yabancı dil ağırlıklı gazete ve mecmua satardı. Yağmurlu karlı havalarda tente yapardı. Derken, orası kazılıp bina yapılınca altındaki dükkânların birinde Kültür Kitabevi açıldı.

Ahmet - Bunlar Keskin'in Çelebi kasabasından değil mi? Daha sonra da, tüm Yenişehir bölgesinin gazete-mecmua bayiliğini aldılar, sanırım.

Aydın Sami - Evet, doğru, onlara ait 4-5 gazete satış büfesi var. Nereli olduklarını bilmiyorum. Sahipleri İslâm Günok, İsa Solmaz, Hikmet Solmaz idi, Kültür Kitabevi'nin. Üçü de ortaklaşa iş yaptılar, çok çalıştılar, çok yoruldular ama sanırım çok da para kazandılar. Kapının önünde tezgâha güncel kitapları koyarlardı. Hikmet Solmaz'ın babası tezgâha bakardı, fakat oradan birileri sürekli olarak üçer beşer kitap çalar, getirip Kocabeyoğlu Pasajı'ndaki sahaflara satardı. Kitabevinin bitişiğinde bir banka şubesi vardı. Dükkândan bozma ufacık bir yerdi. Mesai saatinin bitiminden sonra, bankanın bekçisi kitap tezgâhının bitişiğindeki banka kapısının önünde bir tabureye otururmuş. Hikmet Bey'in babası sırtını döndüğünde, veya kitabevine kasada para bozdurmak için girdiğinde ikişer üçer kitabı "kalk gidelim" yaparmış. Ondan sonra da içerde biriken kitapları bir torbaya doldurur,

Kocabeyoğlu Pasajı'nda anlaştığı kitapçıya satarmış. Bina tekrar yıkıldı ve şimdiki bina yapıldı. Kültür Kitabevi, Galeri Kültür adıyla Selanik Caddesi'ndeki büyük yere taşındı. Şimdi orayı, Yeni Galeri Kültür adıyla başkası çalıştırıyor. Kültür Kitabevi'nin önünden binlerce insan geçen dışarıdaki tezgâhında, çok kitap satılırdı. Yön Yayınları'ndan *Kurtuluş Savaşı Destanı*[38] ilk kez çıkmıştı; fiyatı, birinci hamura basıldığı için biraz pahalı, 10 lira. Arkadaşım İlhami Soysal *Akşam*'ın Ankara temsilcisiydi. Gazetenin Sıhhiye'deki bürosuna beni çağırdı; "Sami" dedi, "şunu dağıt.". 1934-35'lerden sonra ilk defa Nazım Hikmet'in bir kitabı çıkıyor. Hikmet Bey'e götürdüm, "Abuu" dedi, "istemem getirme, hizmet mi edeceğiz. Toplanır moplanır, bir de onunla mı uğraşacağız!". İki gün sonra, kapının önünden geçiyordum, el etti, gittim, "O kitaptan getir bari, isteyip duruyorlar." dedi. Orada günde 100 tane satılırdı. Bilgi Kitabevi'nde, Erdal Öz'ün Sergi Kitabevi'nde her gün yüzlerce satılırdı. Bir de Erol Toy'un *İmparator*[39] kitabı öyle satıldı.

Ahmet - Sahi bu *İmparator*, bu kadar çok satıldı mı? 25 baskı yaptı mı? Söyleniyor ki, Vehbi Koç, daha matbaada iken, baskıyı satın alıyormuş. Doğru mu?

Aydın Sami - *İmparator*'un da Ankara'da tek dağıtıcısı ben idim. Bilgi Kitabevi ile Sergi Kitabevi'nde çok satılırdı. Bilgi Kitabevi, her gün ortalama 100 tane *İmparator* alırdı. Sergi Kitabevi de 100, Galeri Kültür 150 - 200 tane satardı. *Cinsel Teknik*[40] diye bir kitap çıktı, May Yayınları'ndan. Japonca'dan çeviri. İçinde kukla resimlerle cinsel ilişki tasvir ediliyordu. Kitabın tek dağıtıcısıyım. May Yayınları'nın sahibi Mehmet Ali Yalçın, kitap çıktıktan birkaç gün sonra bir işi için Ankara'ya geldi. Galeri Kültür'ün önünde bir aşağı bir yukarı tur atıyor, merak ediyor, kitap nasıl satılıyor diye? Kitap tezgâhta en önde. İçerden getirip kule yapıyorlar, yarım saatte iniyor, tekrar getirip koyuyorlar, yarım saatte yine tükeniyor.

Ahmet ve Ömer - (beraber) Vay vay vayyy.

Aydın Sami - İşte eskiden Ankara'da bazı kitaplar böyle satılırdı. Bir ara Harun Karadeniz'in bir kitabı, Yılmaz Güney'in kitapları... Erdal Öz'ün, adını unuttum, Deniz Gezmiş'le hapishanede yaptığı röportaj kitabı[41], Cem Yayınevi'nden yeni çıkmıştı. Günde bin-iki bin tane kitap geliyor, o gün bitiyor. "Dört bin, beş bin gönderin diyorum"; "Eee" diyorlar, "sade Ankara satmıyor ki, ancak yetiştiriyoruz.". Sonra, duyduk ki, bir grup solcu genç, Erdal Öz'den ve yayınevinden para istemişler; "Siz bu sayede para kazanıyorsunuz, haydi bakalım bize de pay vereceksiniz!.."

---

38 [Ran] Nazım Hikmet (1965), ***Kurtuluş Savaşı Destanı***, İstanbul, Yön Yayınları, 76 s., 10 lira. Bu baskı, eserin müstakil ilk baskısıdır.

39 Toy, Erol (1973), ***İmparator***, İstanbul, May Yayınları, 1. baskı, 388 s. (1990 yılına kadar 28 baskı yaptı)

40 Kokken, Sha (1973), ***Cinsel Teknik***, Çev. Ahmet Burak, İstanbul, May Yayınları,206 s.

41 Öz, Erdal (1976), ***Deniz Gezmiş Anlatıyor***, İstanbul, Cem Yayınları, 190 + 32 s.

Yayınevi kitabın basımını durdurmuş.

Soysal Pasajı'nın iki kat altında bir kitabevi vardı, Hat Kitabevi. Orada da çok kitap satılırdı. Aşırı solcu olduğu söylenirdi. Aşırı solcu gençler gelirlermiş kitap almaya. Sonradan sonraya, bazıları para ödemeden kitap alıp götürmeye başlamışlar. Para istendikçe de, bizim sayemizde para kazandın, bunlar da bizim hissemiz!" derlermiş. Hat kitabevi'nin de ömrü uzun olmadı, kapandı.

Ahmet - E, şimdi 70'lere geldin ağabey. Son olarak bize yayıncılık serüveninizden söz eder misiniz? Çıkardığınız dergiler, çalıştığınız dergiler, gazeteler... Bir de Osmanlıca Lugat serüvenini....

Aydın Sami – Çıkardığım dergiler; *Arayış*[42], *Yeni Uyanış*[43], *Kitaplar Âlemi*[44]. Ayrıca *Akis*'te,[45] *Bankacılık Gazetesi*'nde,[46] İnşaat Mühendisleri Odasında Neşriyat Encümeni emrinde çalıştım. *Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lugat* yayını ve diğer yayıncılık macerası da var. Bunlar da başlı başına bir sohbet konusu olur. Bilahare anlatırım.

Ahmet – İnşallah... Kısmetse. Çok teşekkür ederiz.

Ömer - Teşekkürler, Sami Ağabey, size sağlıklı, mutlu uzun bir yaşam dileriz.

Aydın Sami Bey'in yayınladığı dergiler

42 ***Arayış Sanat Dergisi,*** *Aylık ve Sanat Dergisi,* 1953-1958, Ankara.

43 ***Yeni Uyanış,*** 1959, Ankara.

44 ***Kitaplar Alemi,*** *Aylık Yayın Haberleri Bülteni / Aylık Bibliyografya ve Biyografya Dergisi,* 1960-1963, Ankara.

45 ***Akis,*** Haftalık Aktüalite Dergisi, 1954-1967, Metin Toker, Ankara.

46 ***Bankacılık Gazetesi,*** 1955, Mustafa Atalay, Ankara.

Evlilik Armağanı

"Tûhfe-i Müteehhilîn"

Bahnâme

Müşevvikü't-Tabîa fî Emri'l-Cimâ^c

Yayına Hazırlayan

İlter UZEL

Yakında Çıkıyor!...

kebikeç yayınları

İngiliz Gözüyle Türkler - III

Hamdi Bey[1]

J. Theodore BENT
Haz. ve çev.: Uygur KOCABAŞOĞLU*

Pek çok ulus, varoluş süreci içinde harikulade adamlar yetiştirir ve her ne kadar Hasta Adam'ın imparatorluğunda yüzyıldan fazla bir süredir egemen olan durgunluk ve uyuşukluk nesiller boyu onun bu anlamdaki yaratıcı gücünü felce uğratmış ise de Türkiye dahi bu kurala bir istisna teşkil etmez. Yöneticileri parayla satın alınır, halkı ezilmiştir ve öyle görünür ki geleceğin tarihçileri Osmanlı Türkleri tarihinin son sayfalarında kayda değer isim bulmakta güçlük çekeceklerdir.

Bununla birlikte, bu ulusun her tür kuralına, dinine, mazisine ve deneyimlerine karşıt olarak Türkiye bu aşamada olağanüstü bir adam yetiştirmiştir. Bu adam, aynı anda bir sanatçı, özgür düşünen bir kişi ve arkeologdur. İmparatorlukta Sultan dışında hiç kimsenin ondan daha fazla gücü yoktur ve o bu gücünü Avrupa ve Amerika'nın arkeoloji derneklerinin araştırma konusundaki çabalarını boşa çıkarmak, imparatorluğun sınırları içinde bulunan arkeoloji varlığının geniş madenlerini ki bunlar insan uygarlıklarının ilk günlerine ilişkin ilgi merkezleri olarak üne kavuşmuş yerlerin çoğunu temsil eder, dikkate değer bir başarıyla kendi zevkine saklamak için kullanır.

Bu adamın adı Hamdi'dir ve unvanı olan Bey, belki onun durumunda bir K.C.B.'ye[2] denk düşer. Ekselansları Hamdi Bey, kendisi böyle hitab edilmeyi sever,

* ODTÜ, Tarih Bölümü.

1 *The Contemporary Review*, Cilt. LIV (Kasım 1888), s.724-733.

2 İngiltere'de yüksek sivil ve asker bürokratlara verilen ünlü Bath nişanının üçüncü derecesi (çev. n.).

görünüş olarak ufak; maymuna benzer, küçük, hoş ve esmer yüzlü, alnı açılmış, seyrek saçlı, azametli kafası olan bir adamdır. Uzun burnunun üstünde, burundan sıkma gözlüğü durur ve dışarı çıktığı zaman başına geleneksel fesini giyer. Hareketleri kıvraktır, büküle büküle güler, derisi sarı ve kırışıktır ve her ne kadar sözcüğe bizim verdiğimiz anlamla gençse de onun kadar yaşlı görünen ellinin altında bir İngiliz bulmak zordur. Aslına bakılırsa, eğer o bir İngiliz olsaydı, sahnede Mr. Grossmith'in rakibi olurdu; çünkü hiçbir şey ona, bir süre önce İstanbul'un paçavralar içindeki dilencileri gibi, değnek, torba ve sadaka topladıkları çanak dahil dilenciliğin tüm avadanlıkları ve yüzünde herhangi bir dilencinin takınabileceği en sefil ve acıklı görünüşle eğri büyrü dilenci pozunda çektirdiği bir fotoğraf kadar şeytani bir zevk vermez. Ekselansları, acı bir istihza ile, "Bu fotoğrafı benim zalim ve vahşi tabiatlı biri olduğumu söyleyen Avrupa'daki müzelerin müdürlerine ve İstanbul'daki Asar-ı Atika Şark Müzesi'nin Direktörü'ne göndermeyi düşünüyorum, zavallılar bir kerecik bile olsa haklı olduklarını düşünerek tatmin olsunlar," demektedir.

Hamdi'nin kökeni de meslek hayatından daha az dikkat çekici değildir; döneminin Saray'daki en etkili kişilerinden birisi olan, Sadrazamlık, Viyena Sefirliği yapmış, Türkiye'de çok ender olan bir şekilde son yıllarında da durumunu ve nüfuzunu korumayı başarmış muhterem Edhem Paşa'nın oğludur. Edhem Paşa, aslen, bağımsızlık savaşı sırasında, Sakız'daki büyük katliam anında adadan küçük bir çocuk olarak kaçırılmış saf ve katışıksız bir Rum'dur. Kuşkusuz bir Müslüman olarak yetiştirilmiştir ve akıllı olduğu için, kaçırılacak kadar talihli olmayan kardeşi kendi ülkesinde bir Rum papazı olup alçakgönüllü bir hayat sürerken, kökeni ne kadar belirsiz olursa olsun akıllı olan herkesin yapabileceği gibi yolunu açmıştır.

Bu nedenle Hamdi, her ne kadar Türk bir anadan doğmuş ve bir Türk olarak yetiştirilmişse de babası tarafından Rum'du ve bundan son derece gurur duyardı. O kadar ki, çok sevdiği klasik kahramanların eylemleri ve anılarıyla kendisi arasında ilişki kurmaktan çok hoşlanırdı. Atalarının doğum yerinin Sakız olduğunu ileri sürerek Homer'i de yurttaşları arasında sayar ve bu mitolojik şairin doğum yerinin Sakız olduğu teorisini hararetle savunurdu. Böylelikle Hamdi dünyaya, hayatta bir Türk'e nasip olabilecek oldukça büyük bir başarı şansıyla birlikte geldi ve görüşleri liberal ve ileri olan babası doğru düzgün eğitim alması için onu Paris'e yolladı. Bunun doğal bir sonucu olarak Hamdi, Türkiye'de son zamanlarda ortaya çıkmış bir sınıfa, Fransa'dan ikinci vatanları gibi söz eden, İslamcılığın engellerini söküp atmak için elinden geleni yapan ve kopya etmeye çalıştıkları ulusun kötülüklerinin pek çoğunu İstanbul'a döndüklerinde birlikte getirirken meziyetlerinin pek azını alabilen tuhaf bir klik oluşturan genç Türkler sınıfına mensuptur. Çürüyen Osmanlıların hurafe ve uyuşukluğunun içinden, içki içen,

Fransızca roman okuyan Pera'nın kumar cehennemlerine ve tiyotrolarına giden hızlı genç adamlara rastlamak gerçekten tuhaf bir gelişmedir. Bununla birlikte Hamdi'nin ruhu bu tür hafifmeşrepliklerin üzerindedir ve Paris'daki on bir yıllık çalışmasını başka şekilde değerlendirmiştir.

Herşeyden önce, ırkının kuralına uygun olarak iki Fransız hanımla -aynı anda değil, Avrupa'daki sıraya göre birinin ölümünden sonra diğeriyle- evlenmiş; ikinci olarak, Fransızca'yı bir Parisli gibi konuşup yazmasına rağmen çalışmalarını Zola ve Paul de Kock'un okunmasıyla sınırlandırmamış; üçüncü olarak, her ne kadar diniyle alay eder ve bir bardak şarabı geri çevirmezse de günlerini Paris'te eğitim görmüş bir Türk gibi kapısının üzerinde "Eczahane" yazdığı halde içinde ilaç bulunmayan bunun yerine müşterilerine taklit şampanyalar ve kötü *sherry*'ler sunan, insanın ruhuna hizmet eder görünüp gerçekte genç Türkiye'nin Kuran'da bu konuda konulmuş olan kurallara uymadığı İstanbul'un o tuhaf yerlerinde geçirmemiştir.

Hamdi, Paris'teki yaşantısı sırasında, daha sonraki meslek hayatını belirleyecek olan sanat, antika ve arkeoloji sevgisini kazanmıştır. Paris'ten döndüğünde Edhem Paşa iktidardaydı ve doğal olarak, oğlunun ailenin şöhretini ve nüfuzunu sürdüreceği bir işe yerleştirilmesini istedi. Seçilen ilk meslek diplomasiydi ama Hamdi, Doğu Sorunu'nun küçük entrikaları ve karışıklıklarının çok üzerinde bir ruha sahip olduğu için buna katlanamadı. Daha sonra Pera'ya Belediye Başkanı [Altıncı Daire-i Belediye Müdürü] yapıldı ve bu makamı kendisi ve çevresindekiler için aynı memnuniyetsizlikle bir süre işgal etti. Sanat ve sanatsal eğilimlere bağlılığı bu görevde yaptığı işler nedeniyle ona çok büyük bedbahtlık verdi. Yetkili birisi olduğu ve tüm o günlük işlerle kuşatıldığı hayatının bu evresinden yaşamış olduğu en sefil dönem olarak bahseder.

Zavallı Edhem Paşa oğullarıyla ciddi sıkıntılar yaşamış olmalıdır çünkü Hamdi'nin kardeşi, doğa bilimcisi olma konusunda ısrar ediyordu. Bu ise sanatın olduğu gibi bilimin de gelişmesini engelleyen Türk karekterine aynı ölçüde zıttı. Türkiye'de bir sanatçının yetişmesini beklemekten daha olanaksız bir şey hayal etmek zordur. Çünkü her biçimiyle sanat bu ırkta mevcut değildir. Aslında katı ortodoks bir Türk için sanat kesinlikle günahtı. Kuran demiyor muydu ki: "Yaşayan bir şeyin resmini yapana lanet olsun; Kıyamet Günü tasvirini yaptığı kişiler mezardan kalkacak ve ondan ruhlarını isteyecekler; o zaman ellerinin yaptığı şeye gerçekten hayat veremeyenler ebedi ateşlerde yanacaklar."

Ama Hamdi bu yasağa, şarap içilmesini önleyen yasaktan daha fazla değer vermiyordu ve elinin altındaki olağanüstü konularda oldukça büyük başarı sağlamayı becerebiliyordu. Tablolarının büyük çoğunluğu, pek çok müşterisinin bulunduğu ve tatminkâr paralar getiren Fransa'ya ulaşmayı başarmıştı. Bunların

en iyileri, haremlerin içlerini, çiçek düzenleyen Türk kadınlarının yer aldığı ev görüntülerini, cami ve türbeleri, Hıristiyan ressamlara tümüyle kapalı olan konuları içerir. En iyi tablolarından birisi, Sultan Mehmet'in Bursa'da yaptırmış olduğu caminin yanındaki mavi çinilerle süslenmiş türbesinde ağlayan bir kadını gösterendir. Gerçekten de Hamdi çinileri resmetmekte çok iyidir. Her nasılsa resimlerinde figürleri yeterince öne çıkarmadığı, orta uzaklıkta kullandığı şeklinde bir eleştiri akla gelmektedir. Bununla birlikte onun iç mekanları çok güzeldir ve bunların gerçek değeri, başkalarının hayalden ya da acele çizilmiş taslaklardan yaptığı resimlere göre gerçeği sadakatle yansıtmakta oluşlarından gelmektedir. Manzara resimlerinde de oldukça başarılıdır; Bağdat'a ilişkin bir tanesi, tonlaması ve renkleri açısından harikuladedir. Ancak genç ve şık Fransız kızlarının görüntülerini sokakta dolaşmaya bıraksa kendisi için çok daha iyi olurdu. Her ne kadar model olarak kendi karıları vardıysa da onları kullanmakta çok başarılı olamamıştır.

Türkiye'deki tek ressam olmaktan doğan istisnai durumu Hamdi'ye büyük nüfuz sağlamıştır. Sultan Abdülhamit, Ekselanları'nın bu işten nefret etmesine rağmen, yeni yaptırdığı sarayın - Yıldız Köşkü- odalarını dekore etmesi için sık sık onu çağırır. Onun duvar dekorasyonu yapmaktan daha çok nefret ettiği bir başka uğraş yoktur ve Sultan'ın yemek odasının duvarlarına meyve ve çiçek görüntüleri koymak zorunda kalmaya katlanamaz. Bir keresinde Yıldız Köşkü'nde altı aydan az olmayan bir süreyi bu işte geçirmişti ve o sırada bütün öteki işlerini bırakmıştı. Zira Türkiye'de Sultan'ın emirleri yasa ve de Hamdi hükümdar katında olan nüfuzunu sürdürmeye özel bir önem verdiği için buna sabırla tahammül etmiş ve işi sadakatla yürütmüştü. Bununla birlikte Hamdi hükümdarına karşı olan gazabını özel durumlarda dışarı vurur ve saraydan stüdyosuna yeni bir sipariş geldi mi hiddet ifadesi ortaya koyan türlü şekillere girer. "O hayvan yine yeni bir resim ısmarlamış" der dişlerini gıcırdatarak. Kendisi koyu bir Müslüman olan ve Türkiye'nin mazide kalmış geleneklerini koruma konusunda inatçı olan Abdülhamit'in bu ortodoks olmayan aydın sanatçıya her anlamda sevimsiz gelmesi kolaylıkla anlaşılabilir bir şeydir.

Ekselansları'nın Kuruçeşme'deki ev ve stüdyosunu ziyaret olağanüstü hoş bir şeydir. Eğer araba ile giderseniz, yolun kötülüğü nedeniyle zorunlu olarak gereğinden fazla çalkalanırsınız. Ama buna karşılık bu deniz-nehirin kıyıları boyunca dizilmiş heybetli sarayların - Dolmabahçe'nin etkileyici girişi ve talihsiz Abdülaziz'in bir zamanlar fakir yuvalarının bulunduğu yerde yaptırdığı muazzam meskenin - arka kapılarını görürsünüz. Abdülaziz burada yalnızca bir gece geçirmiştir çünkü yerinden ettiği ve ömrü boyunca yaşadığı bu ikâmetgahından kovulunca ölen kadının hayalatini gördüğünü sanmıştır.

Hamdi'nin evi, denebilirse, "üstünde pek bir Fransız hava olan" muntazam bir Osmanlı eviydi. Boğaziçindeki villaların çoğunda olduğu gibi dışarıya taşan saçaklarıyla ahşap bir evdi. Siyah ve bayaz çakıl taşlarıyla döşenmiş rutubetli bir hole girerdiniz ve merdivenlerden çıkınca kendinizi, hali vakti yerinde Türk evlerinin çoğunda görülen geniş bir bekleme odasında bulurdunuz. Buradan sağa ve sola doğru erkek ve kadınların odalarına geçilirdi. *Haremlik* kuşkusuz yerinde duruyordu ama Madam Hamdi tarafından Parisvari bir kabul salonuna dönüştürülmüştü ve herhangi bir tereddüt gösterilmeden derhal oraya buyur edilirdiniz. *Selamlık* da bekleme odasının çaprazında yerinde duruyordu ama Hamdi burasını *atelye*'ye çevirmişti ve karısı kendisine ayrılan bölümde olduğu kadar burada da çok rahat davranıyordu. Pencerelerden, akla gelebilecek her tür kayıkla kaplı akıp giden suyun ve Anadolu'nun karşıdaki tepelerinin nefis bir görünümünü elde ediyordunuz. Bu görünüm her sanatçıya ilham veren bir manzaraydı ve Ekselansları bundan çok büyük gurur duyardı. Evin hemen arkasında yeşil ağaçlıklı tepe yükselir ve Hamdi'nin babası Edhem'in köşk ve bahçeleri kolayca ulaşılabilen bir mesafededir. Odaların duvarları değişik harika sanat eserleriyle dekore edilmişti: Rodos porselenleri, Doğu nakışları, çiniler, seçme Tanagra figürleri ve Grek sanatının diğer hazıneleri. Kısaca Ekselansları bir antika kolleksiyoncusunun gönlünü çeken her şeyi topluyor ve kolleksiyonunu da bilhassa kendine özel yapmakta avantajlı bulunuyordu.

Hamdi Parisli tavırların en mükemmeliyle sizi karşılamaya çıkar ve hemen sonra güzelliğin belirgin izlerini taşıyan, zarif ama giyimini önemsemeyen, doğrusu bir parça pudrayı bile ihmal etmiş karısı girer. Hüzün verici derecede solgun ve yorgun görünmektedir; zavallı kadın, ona bakınca insan, Marie Hamdi'nin yaşamında ekzantrik bir adım atmış ve bunun yanlış olduğunu anlamış kadınlardan biri olduğunu hisseder. Her ne kadar evinde tam bir Fransız kadını gibi hereket etmekte, erkeklere ve kadınlara ait odalara istediği gibi girip çıkmakta, stüdyoda çayını içmekte ve sigarasını tellendirmekteyse de, evin dışına çıktığında yine de bir Türk hanımı olmak zorundadır. Hiçbir zaman yüzünü örten yaşmağı olmaksızın dışarı çıkmamaktadır. Hiçbir zaman kocasıyla birlikte dışarı çıkamaz ya da Türk

ırkından başka erkeklerle yürüyemez ve haremlerde temas kurduğu Türk kadınlarının manasızlığı ile ölümüne bunalmış görünmektedir. İki küçük çocuğu vardır, on yaşındaki Leyla ile dört yaşındaki Edhem. Küçük güzel kızının gelecekteki kaderini şiddetle hissetmektedir çünkü önünde kendinden önceki hanımın kızı örnek olarak durmaktadır. Bu akıllı, neşeli kızı Hamdi kısa bir süre bir Türkle evlendirmiştir ve onun için bir hareme kapatılmak ömür boyu hapis cezasına çarptırılmaktan pek de farklı değildir. Hamdi'ye bakıp da görünümü ve durumunu düşündüğünüzde iki Fransız kadınına ülkelerini ve dinlerini terkettirip bir haremin sakinleri olmalarını başarması insana gerçekten çok dikkate değer görünmektedir. Hamdi'nin malik olduğu bir başka hanım kayınvalide şeklindeydi; son günlerinde ihtişamlı bir görünüm kazanan o tipik Fransız kadınlarından birisi. Bu hanım genellikle üst katta tutulurdu ve yabancılara gösterilmezdi.

Kahve ve sigara ile ağırlanırdınız; birisi henüz bitmiş, diğeri halen sehpada duran tablolarıyla stüdyoyu gezdirilirdiniz; evdeki pek çok ilginç sanat eserini takdir ederdiniz ve arka taraftaki bahçe için sizden özür dilenirdi çünkü Boğaziçi'ndeki yalılarda adet olduğu üzere, Ekselansları yanında bir bahçıvan değil de, aile sofrasına balık temin eden, kışın ön kapı önündeki karları, yazın da süprüntüleri temizleyen bir balıkçı çalıştırırdı. Ve bu balıkçının bütün becerisi o denli denizle ilgiliydi ki bahçenin hakkından ancak efendisinin diplomasinin hakkından geldiği kadar gelebiliyordu. Sonunda Hamdi bizzat kendisi sizi ön kapıya kadar geçirir, onu ziyaret etmek suretiyle göstermiş olduğunuz ince ilgi nedeniyle büyülendiğini söyleyişi kapı kapanırken sizin çevrenizde yankılanırdı. Siz, Arnavutlar'ın bu yarı yıkık köyünde vapuru yakalamak için terbiyesiz Rumlar ve daha fazla güvenli olsun diye vapur biletlerini ayakkabılarının içinde saklayan ve hayattaki tek amaçları çirkin yüzlerini dünyadan gizlemek olan siyah Habeşli kadınlarla itişip kakışırken, ayrılışınızın verdiği rahatlığın Ekselansları'nın yüzünde yol açtığı gülümsemeyi kendi kendinize gözünüzde canlandırabilirsiniz.

Sanatkâr Hamdi Bey evindeyken böyledir: ama arkeolog Hamdi Bey, kendisi dışında yapılacak her türlü araştırmanın boyun eğmez karşıtı, Elgin Mermerleri'nin[3] British Museum'da bulunduğunun söylenmesi üzerine çılgın bir öfkeye kapılan, Efes'deki Diana Mabedi'nin kazısını yapan Mr. Wood'dan, buluntularını götürmeyi başardığı için, kanlı bıçaklı düşmanı olarak söz eden, Bergama'daki sadakatsiz davranışları nedeniyle Almanlar'a bir daha hiçbir zaman *ferman* almaları konusunda yardım etmeyeceğini (kendisinin yardımı olmadan hiçkimsenin *ferman*

3 Parthenon'dan sökülerek İngiltere'ye kaçırılmış friz. VII. Elgin Earl'ü Thomas Bruce (1766-1841) İskoçya'daki malikanesini süslemek üzere 1802 yılında frizi oluşturan 253 parça mermeri İngiltere'ye kaçırmıştı. Daha sonra British Museum'da sergilenen bu parçaların özgün yerine iade edilmesi için Yunanistan'ın talebi karşılanmadı (çev. n.).

alamayacağını iyi bilir) söyleyen Hamdi, bu haliyle bize oldukça farklı bir yönüyle görünür.

Türkiye'nin bu tür şeylere değer vermediği ve uyruklarının değerli heykelleri kireç ocaklarında kullanmasına göz yumduğu günlerde, başka ülkelerde saklanmak üzere bu hazineleri dışarı çıkaranlar büyük bir iş yapmışlardır, Hamdi Bey bile bu insanlardan hak ettikleri övgüyü esirgememektedir. "Ama" demektedir Hamdi, "artık işler değişti. Ben bir Türk'üm ve bu gibi şeyleri seviyorum. İstanbul'daki müzenin müdürlüğüne getirildim ve yaşadığım sürece hiçbir şey dışarı çıkarılmayacaktır. Siz zengin İngiliz, Fransız ve Amerikalı'lar kazı yapabilirsiniz ama bu yalnızca benim müzemin zenginleşmesi için olacaktır" ve bir sürü kemiği olup da onları paylaşmayı reddeden bir köpek gibi, kendi yiyemediklerini etrafa toplanmış aç arkeologlarla paylaşmayı reddetmektedir. Onun haklı olduğunu ve Türkiye'de bulunan şeylerin Türkiye'de kalması gerektiğini savunanlar vardır. Ancak, örneğin Amerikan Enstitüsü gibi Babil'deki kazı için binler harcamaya hazır olan bir kuruluştan, kendisi cüzi bir şey bile almadan bu işi Hamdi'nin müzesinin zenginleşmesinin şan ve şerefi uğruna yapmakla yetinmesi beklenebilir mi? Bundan başka, Ekselansları Hamdi Bey, kendi ırkı içinde emsalsiz birisidir ve üstelik ölümlüdür. Onun meslek hayatı sona erdiğinde Saray müzesinde biriktirdiği hazinelerin kireç yapılmayacağının ya da başka şekilde kötü kullanılmayacağının garantisi var mıdır? Zira onun yerine geçecek hiç kimse yoktur ve imparatorlukta, onun şimdi yapmakta olduğu işe değer veren yetkili herhangi bir kimse de mevcut değildir. Mevcut *rejim* altında İstanbul bir müze için kesinlikle uygun bir yer değildir; toprağın, bu ülkede başkaları yönetime gelene ve çok daha mutlu bir arkeologlar kuşağı huzur içinde çalışmalarının sonucundan zevk alana kadar içindeki hazinelere saklaması çok daha iyidir.

Yüksek yerlerdeki büyük nüfuzu sayesinde Hamdi Bey, Türkiye topraklarının her yerinde, antik nesnelerin dışarıya kaçırılmasını önlemek üzere bir espiyonaj şebekesi kurmuştur. Taşradaki Türk *kaymakam* ve *müdürler* genellikle para ile satın alınabilir ve parayı vermeye hazır olduğunuz sürece yasalara aykırı herşeyi yapmanıza izin verebilirler. Ama eski eserler konusunda çok sıkıdırlar ve mültefit bir şekilde çok üzgün olduklarını, eğer cesaretleri varsa arkeologların altınlarını memnuniyetle alabileceklerini vs. vs. ama yapabileceklerinin ancak bu kadar olduğunu ve Ekselansları'nın bu nesnelerin nerden geldiğini öğreneceğini ve işten atılmalarında ısrar edeceğini söyleyerek bu tür nesnelerin dışarıya çıkarılmasına izin vermezler. Eski eserler üzerindeki bu sıkı denetimin Türk Hükümeti açısından bir sonucu, taşrada insanların her türden eski esere sahip olmaktan korkmaya başlamış olmasıdır ve eğer ülke dışına kaçırmanın bir yolunu bulamazlarsa bunları ya yeniden toprağa gömerler ya da yok ederler çünkü bunlara sahip olmak başlarına bela getirir. Eğer

bu eski eserleri Hükümet'e teslim ederlerse o zaman da yetkililer ellerinde bunlardan daha fazla bulunduğuna kesinlikle hükmederler ve daha çok arkeoloji adına değil, fakat Hamdi Bey'den aferin almak adına bu insanları sıkıştırırlar. Pek çok altın sikke bulmaktan başka bir suçu olmayan yaşlı bir adam şu sırada hapistedir ve bu rezil hapishanede para ile kendisini kurtarmak olanağı bulunmadığına göre belki de hayatının geri kalan günlerini orada geçirecektir.

Hamdi, Sultan'dan Saray'ın arazisi içindeki Bizans kilisesi Aya İrini'yi armağan olarak almıştır ve şimdi Osmanlı Asar-ı Atika Şark Müzesi buradadır. Burası çok sayıdaki kubbesi ve zengin mavi çinileriyle çok hoş ve güzel bir yerdir ve her ne kadar en yüksek değerde olmasa, iyi yerleştirilmemiş ve kataloglanmamış da olsa Hamdi'nin taş lahitleri, çömlekleri, heykelleri vs. bu eski klisenin yan geçitlerinde, derin mazgal gediklerinde ve hücrelerinde bir hayli sanatsal bir görünüm arzetmektedir.

Sultan'dan ayrıca Suriye'deki Sidon yakınlarında son zamanlarda yaptığı kazıda bulduğu nefis lahitlerin sergileneceği yeni bir bina inşaası için hatırı sayılır bir para da almıştır. Bu onun hayatının en büyük işidir ve bu konuyu konuşurken tam bir heyecan hummasına tutulmaktadır ve bu müzeyi dünyadaki en önemli müze yapacaklarını ve kendisinin de en tanınmış kişilerden birisi olacağını yüzü kızarmadan iddia etmektedir. Şu sıradaki bir korkusu yabancı arkeologların bunları göreceği ve kendi çalışmalarının sonuçlarını kendisi buna fırsat bulamadan yayınlayacaklarıdır. Onların çabalarını boşa çıkarmak için bu lahitlerini tahta kasalarda itina ile saklamaktadır ve meraklı bir yabancı bunlara çok yaklaşırsa derhal müze görevlisi tarafından uyarılmaktadır.

Aya İrini kilisesinin altındaki sandıklarda Hamdi, kemiklerini, yani henüz üzerinde çalışmaya fırsat bulamadığı yazıtlar ve diğer ilgi çekici nesleri saklamaktadır. Bunları imparatorluğun her yerinden, İznik'ten, Kapıdağı'ndan, Mersin'den ve Filistin'den toplamıştır. Hiç kimsenin bunlara bakmasına izin verilmemektedir ve şans eseri gözü açık bir arkeolog bu sandıklardan birisine nüfuz etmenin yolunu bulursa hemen kovalanmakta ve bir tek harfi bile kopya etmesine olanak tanınmamaktadır. Eski eserler konusunda tanınmış Amerikalı bir profesör Kapıdağı'na yaptığı bir gezide, üzerinde yazı ve yarım kabartma bulunan bir mermer bulmuştu. İstanbul'a dönüşünde gördüğü şey hakkında müze müdürüne bilgi verdi ve Ekselansları bunu derhal başkente getirterek sandığın içine tıktı. Kısa süre sonra, Profesör müzeye gidip, aceleyle kopya ettiği yazıyı gözden geçirebilmek için mermeri görmek istediğinde, taşın alt üst bir şekilde konmuş olduğunu gördü ve elinden geleni yapmasına rağmen bir daha mermerin ön yüzünü göremedi.

Böylelikle Ekselansları'nın hayattaki amacının ne olduğunu açıklıkla görebiliriz.

O para istemez, çünkü Sultan'ın özel kesesinden amacına yeterli miktarları elde edebilir. Bir süre önce Babıali nezdindeki Amerikan elçisi, Babil'de Amerikan Enstitüsü'nun yapmayı önerdiği kazı için verilecek cömertçe bir ferman karşılığında istediği miktarı verebileceklerini söylemişti ama Ekselansları, Majesteleri Sultan'ın çok nazik olduğunu ve acilen paraya ihtiyaç duymadığını belirterek kibarca herhangi bir anlaşmaya yanaşmadı. Hamdi'nin ruhunun hasretini çektiği şey arkeolojik şöhrettir. Onun tutkusu ikinci bir Schliemann olmaktır ve bu şanslı kazının onun yoluna çıkabileceği korkusuyla hangi koşul altında olursa olsun onun bir daha Truva'ya ayak basmasını yasaklamıştır. Ayrıca Hamdi, Sidon lahitlerinin kendisine arzu ettiği şöhreti sağlayacağını düşünmektedir; yanlış çıkarsa kendisiyle alay edileceği korkusuyla açıkça söylemeye çekinmekteyse de, muğlak bir şekilde, çevresinde savaş sahneleri olan lahitlerinden birinin Büyük İskender'in lahdi olduğunu ileri sürmektedir. Profesör Schliemann'ın çok sayıdaki pervasız iddiası hakkındaki alaylı yazıları okumuş olduğu için kendi de benzer bir duruma düşmekten korkmaktadır. Dolayısıyla bu lahdin fotoğraflarını çektirmiştir ve kendisini Kuruçeşme'de ziyaret eden arkeologların bunları görmesine izin vermekte ve onların çeşitli önerilerinden yararlanarak teorisini geliştirmektedir.

*Osman Hamdi, Doğu kıyafetleriyle resmini çektirerek ünlü tablosu "**Türbede**"de kullanmıştı.*

Her ne kadar Hamdi Bey, arkeoloji bağlamında, bir çeşit kendisine yar olmayanı başkasına da yar etmeyen, hayır, hatta kızgınlıkla pek çok kişinin ifade ettiği gibi bilimsel araştırmayı engelleyen birisi olarak nitelenebilirse de, herkesin hakkı verilmelidir. Ve hiç kuşkusuz, İstanbul'un camilerinin ve kamu binalarının toptan yağmalanmasını önlemek konusunda hatırı sayılır iyi işler yapmıştır. Kısa bir süre önce yüksek pozisyona sahip bir Paşa bir Fransızdan bir miktar para ödünç almış ve geri ödeme zamanı gelince gerekli miktarı denkleştirememişti. "Ama" demişti, "hiç param olmadığı için size para veremiyorsam da, size en azından, kârlı bir görev verebilirim. Sultanların harap durumda olan türbelerini onarabilirsiniz.

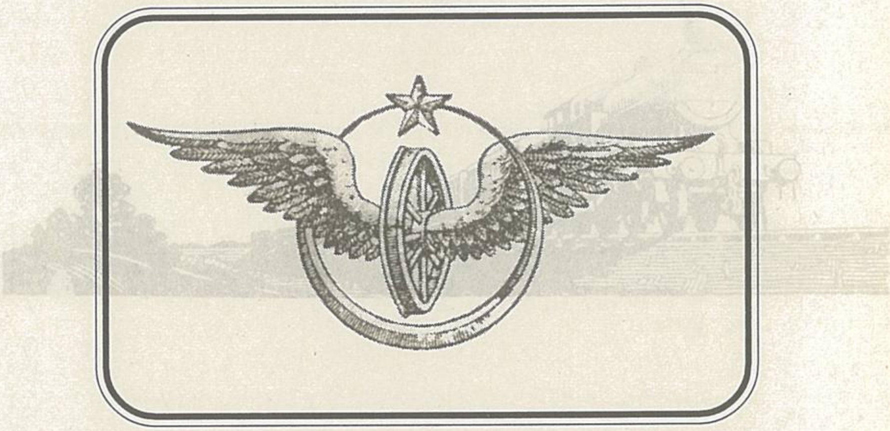
İnsanların değer verdiği eski çinileri, Fransa'da yapılmış modern çinilerle değiştirebilirsiniz. Söylemeye gerek bile olmadığı üzere bu görev hevesle kabul edilmiş ve keyifle işe başlayan Fransız türbelerden birinin altında bir sandık içinde bir öbek eski çini bulmuştu. Geride kalmış bir çağın basiretli Türkleri restorasyonu düşünerek bunları oraya koymuştu ama bu neslin Türkleri bunların varlığından habersizdi. Böylelikle kasa kasa değerli çini toplanmış ve Fransa'ya gönderilmişti. Restorasyon yapılmasının kesinlikle gerekli olduğu ortaya çıkınca da yeni ucuz Fransız çinileri kullanılmıştı ve dolayısıyla Fransız alacaklı Paşa'ya vermiş olduğu miktarın kat kat üstünde para kazanmıştı. Böyle bir yağma olayının tekrarı, Hamdi'nin sıkı denetimi altında pratik olarak olanaksızdı.

Bununla birlikte, kurnaz bir imam, bu konudaki zaptiye nizamnamesini aşağıdaki şekilde etkisiz hale getirmeyi kurmuştu. Haliç'in biraz yukarlarında çok harap durumda olan bir caminin imamıydı. Durumu merkeze bildirdi ve onarım için evkaftan izin aldı. Yaptığı ilk iş caminin içini, çinileri ve herşeyi ile badana ettirmek ve işine geldiği şekilde restorasyon tamamlanınca da, görevi caminin içindeki ve dışındaki her şeyin envanterini tutmak olan kontrolöre haber saldı. Kontrol usulüne uygun olarak yapıldı ve cami çinisiz bir cami olarak kayda geçirildi. Kurnaz imam geceleri duvarlardan çinileri çıkarıp sonra yerlerini yeniden badana etmek için güvenli süre olan altı ayın geçmesini hiç sesini çıkarmadan bekledi. Elindeki bu hazine ile tanıdık bir antika simsarının pazardaki dükkanına koştu ve pazarlığını yaptı. Bu tür küçük yağma olayları hâlâ sık sık görülür bir müzenin en aldanmaz müdürü bile bunlarla başa çıkamaz.

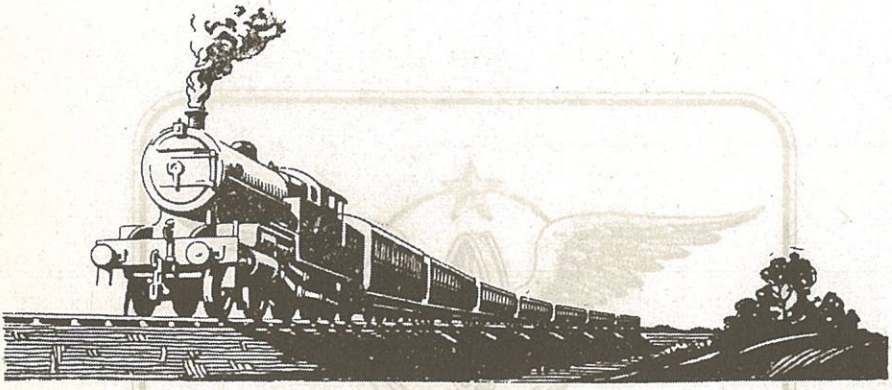
Genç Türkiye şu son günlerde pek çok kural dışı şey üretmiştir ve şimdi İstanbul'u ziyaret eden bir yabancı geleneksel olarak Osmanlı pek az şeyin kaldığını görmekten hayrete düşer. Yine de sanırım bu kural dışılıkların en büyüğü Ekselansları Hamdi Bey'dir çünkü insan Kaffir'lerden ya da Hottento'lardan* sanatçı çıkmasını bekler ama Türkler'den beklemez. Eğer bilimsel araştırmadan kalıcı herhangi bir yarar sağlanabileceği düşünülürse ya da Osmanlı İmparatorluğu'nda yer alan muazzam hazinelerin sonunda güvenliğinin korunabileceğine inanılırsa, Hamdi herkesin desteğine sahip olacaktır. Göründüğü kadarıyla şu sırada her türlü teşebbüs felce uğramıştır. Filistin Araştırma Fonu, Amerikan Enstitüsü, Fransız, Alman ve İngiliz arkeoloi dernekleri hepsi aynı şeyden şikayetçidirler. Ve Hamdi tanrısına kavuştuğunda İstanbul'a yeni yöneticiler bulunmadıkça gelecek de bugünkü kadar karanlık olacaktır.

* Güney Afrika'da iki yerli kabile ve bunlara mensup kişiler (çev. n.).

Dosya



demiryolları



Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış

Bu yazı,
trafik kazalarında yitip giden
bu ülkenin nice değerine adanmıştır.

Suavi AYDIN

Tarihte Demiryolu

Demiryolu tarihi, bir tür uygarlık tarihidir. Modernleşme konusunda fikir veren ve en başta göze çarpan başlangıç, demiryollarının yapımıdır. Zira, dünyayı donanmalarıyla elinde tutanların oturdukları yerin 100 km. ötesine ulaşamaması şeklinde tezahür eden ilk modernleşme paradoksu demiryollarıyla aşılmıştır.

İlk demiryolu İngiltere'de Stockton-Darlington arasında yapılmış ve ilk kez 27 Eylül 1825'de işletilmiştir. Ancak bu girişim, beklediği ilgiyi görmemiştir. 1829'da Liverpool-Manchester arasında hat inşa edilince, burada işleyecek lokomotifler için bir yarışma açıldı. Yarışmanın ölçüsü, 20 İngiliz tonu ağırlığında bir yükü saatte 10 mil hızla çekmekti. Bu yarışmayı Robert Stephenson'ın tasarladığı lokomotif kazandı. Stephenson'ın bu başarısı demiryolculuğun başlangıcı ve yarışmanın yapıldığı 6 Aralık 1829 tarihi de demiryolculuğun doğum günü kabul edilir. Demiryolu taşımacılığı kısa süre içinde yayıldı. Demiryolunun 1830'da Amerika'da, 1832'de Fransa'da ve 1835'de Almanya'da faaliyete geçtiğini görüyoruz[1]. Bunun bir sonucu olarak Avrupa'da demiryolu hatları daha 1840-1850 yılları arasında genel ihtiyacı karşılayacak hale gelmiştir[2]. Yirmi yıl içinde Rusya ve Osmanlı Devleti hariç bütün Avrupa'da ana hatlar inşa edilmiş durumdaydı. 1860'da dünyadaki demiryolu hatlarının uzunluğu 100.000 kilometreyi, 1920'de

1 Taylan 1936: 4.
2 Işıksaçan 1961: 7.

ise 1.000.000 kilometreyi bulmuştu[3].

Türkiye'ye Demiryolunun Girişi

Türkiye'de demiryolu yapım ve işletmesi konusunda ilk ilgi İngilizler tarafından gösterilmiştir. İngilizlerin ilgisi iki noktada yoğunlaşır: 1) İngiliz sanayiinin hammadde ihtiyacını karşılayacak tarımsal plantasyon alanlarının limanlara bağlanması ve İngiliz mallarını iç bölgelere iletecek sağlıklı ve verimli bir ulaşım sisteminin kurulması, 2) Hindistan'a kadar ulaşan deniz yolunu kısaltacak kara yolu seçeneğinin gündeme gelişi[4]. İkinci arayış çerçevesinde bir Topçu Albayı olan Francis Chesney, 1829-1832 yılları arasında Fırat ve Dicle su yollarını inceler. Chesney tarafından, Fırat ve Dicle havzalarına ulaşacak demiryolu yapılması ve bunun yanında, nehirlerin su seviyesindeki değişmeler nedeniyle ortaya çıkacak sorunları aşmak için nehir vadilerini izleyen ve Basra Körfezi'ne ulaşan demiryolları yapımı öneriliyordu. Hatta bu dönemde İngilizler Fransa'nın Calais limanından başlayıp İstanbul üzerinden Basra'ya ulaşan bir hattın inşasını bile önermişlerdi. 1842 yılında Britanya'dan Mısır ve Hindistan'a çalışacak vapur şirketi kurulunca demiryolu projesi tavsadı. Ancak 1850'de Chesney ile Dr. Thomson yeniden girişimde bulunarak projeye hayatiyet kazandımaya çalıştılar. Bu sefer de Kırım Savaşı bu girişimi akamete uğrattı. Kırım Savaşı'ndan sonra Batı devletlerinin demiryolu projelerine karşı ilgisi yeniden canlandı. Sultan Abdülaziz yönetimi de bu ilgiyi şevkle destekliyordu. Islahat Fermanı'nda, ulaştırma yatırımlarına ilişkin tahsisata, yararlanacak eyalet ve sancaklarda ihdas edilecek özel vergilerin de ekleneceği bildiriliyordu[5]. Abdülaziz yönetimi ulaştırma yatırımlarına girişmekte ve bunun için ek kaynak yaratmakta kararlıydı. Bu kararlılığın ilk semeresi 1856'da Cernavo'dan Köstence'ye kadar olan 66 km.lik Tuna-Karadeniz demiryoludur. Bu hattın imtiyazı bir İngiliz firması adına 99 yıllığına ve teminatsız olarak T. Barkle tarafından alınmıştı. Bu hat 4 Ekim 1860'da işletmeye açıldı. 1856'da Chesney, Sir William Andrew ile birlikte yeniden Fırat Vadisi Demiryolları Şirketi'ni kurarak eski hüylasını hayata geçirmeye girişti[6]. Chesney'in projesinin yanında Babıali'ye Hintli mühendis Latham'ın İskenderun-Halep-Birecik-Nusaybin-Musul-Bağdat ve Zwidniek-Südenhorst'un bugünkü hatta çok yakın olan İskenderun-Resülayn-Musul

3 Taylan 1936: 4.

4 Bu konuda bkz. Earle 1966: 2-5; Karkar 1972: 16-18.

5 "...umur-ı nafia için tayin ve tahsis olunacak mebaliğ-i münasibeye berren ve bahren inşa ve ihdas olunacak turuk ve mesâlikten istifade edecek olan eyalet ve sancaklar vaz' ve tesis kılınacak vergiyi mahsuslar dahi ilâve edilmesi..." *Düstur*, I, 1 (Cemaziyülâhır 1272): 7-14.

6 Earle 1966: 176-7.

Yüzyılın başlarında Selanik İstasyonu

güzergâhları teklif edilmişti. Bu sıralarda İngiltere'nin Hindistan'a Süveyş Kanalı dışında bir başka yol bulunması konusundaki ilgisi, Bağdat-Basra demiryolu hattı projesinin İngiltere açısından bir kez daha canlanmasına yol açmıştı. İngilizler bunun için ağırlıklı olarak üzerinde durulan Dicle vadisini izleyen hat yerine, Akdeniz'den doğrudan doğruya Fırat vadisini izleyerek Bağdat'a ve Basra'ya uzanan yolu en uygun "Hindistan yolu" olarak görmekteydiler. Ancak, özellikle Süveyş kanalı lobisinin faaliyetleriyle Britanya hükûmeti, bu hattı yapacak şirkete teminat vermekten vazgeçti; İngilizlerin ilgisi Osmanlı-Rus savaşını ve Kıbrıs'ı kolonize etmelerini izleyen 1878 yılından sonra yeniden canlandı. Bu işe ünlü Afrika gezgini Sir Cameron memur edildi. Cameron'un yeni güzergâh tespitini izleyen yıllarda, özellikle Süveyş Kanalı'nın genişletildiği 1886'dan sonra Britanya hükûmetinin Bağdat demiryolu ilgisi söndü[7].

Batı devletlerinin Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu projeleriyle ilgili çeşitli mülahazaları ve girişimleri sürerken, bizatihi Osmanlı hükûmeti tarafından etraflı bir arayışa girilmişti. Bizzat Mithat Paşa, sadrazam olunca Trablusşam'dan Hums ve Zor yoluyla Bağdat'a uzanacak bir demiryolunun keşif çalışmalarını yaptırmıştı[8]. Sadece bir projelendirme çalışması olarak kalan ama "niyet"i gösteren bu girişimin ve Cernavo-Köstence hattı gibi küçük bir teşebbüs bir yana bırakılırsa, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak demiryolu için Abdülaziz, bizzat kendisinin başlattığı çalışmaları devam ettirmesi için 1869'da Nafia Nâzırı Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermişti; Nâzır Paşa 17 Nisan 1869'da Paris'te Baron Hirsch ile 85 yıllık ve 2000 km.lik bir hat imtiyazı anlaşması imzaladı. Anlaşmaya göre Avusturya demiryolları İstanbul ve Selânik'e kadar uzatılacaktı. İnşa ve işletme imtiyazları Baron'a bırakılmıştı. Hirsch, bu imtiyazları Avusturya-Macaristan Güney

7 Işıksaçan 1961.
8 Işıksaçan 1961: 22.

Demiryolları İdaresi'ne devretti. Ancak Hirsch'le İdare arasında ortaya çıkan malî anlaşmazlıklar sonucunda demiryolu inşaatları akim kaldı. Âli Paşa'dan sonra sadrazam olan Mahmud Paşa 1872'de eski anlaşmayı feshederek, şirketlerin Osmanlı devletiyle ilişkilerini yeniden düzenleyen yeni bir sözleşme yaptırdı. Bu yeni sözleşme uyarınca demiryolu inşaatları hız kazandı. 1873'de Edirne-İstanbul hattı açıldı (Bkz. Ek 1). Rumeli'deki Osmanlı demiryolları artık "Şark Demiryolları" olarak anılacaktı. Aynı süreçte İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak demiryolunun yapım kararı da alınmıştı. Bu projenin 91 km.lik Haydarpaşa-İzmit kısmının (Bkz. Ek 2) inşaatına emanet usulüyle 4 Ağustos 1871'de başlandı ve 1 Ağustos 1873'de bu kısım işletmeye açıldı[9]. Hükûmet, İzmit'ten sonra hattın Anadolu içlerine ve Arap vilâyetlerine doğru ilerlemesini temin için, Hirsch'in Rumeli demiryolları projesini başarmış olan Wilhelm von Pressel'i "Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi"ne genel müdür olarak atadı. Pressel, Avusturya, İsviçre ve Almanya'da arızalı arazilerde demiryolu inşaatlarını başarmakla ünlü bir teknik adamdı. Von Pressel, bir "Anadolu hatları Projesi" hazırladı. Bu hatların ağırlık merkezini Bağdat hattı oluşturuyordu. İstanbul'dan başlayan bu hat Anadolu'daki önemli merkezlerden geçerek Bağdat'a ulaşıyordu. Ancak bu uzun hattın verimliliği için von Pressel, belirli noktalardan hattı denize ulaştıracak şube hatları da düşünmüştü. Buna göre İzmit'ten itibaren ana hat Ankara-Sıvas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra güzergâhını izleyecek; Süveyş'ten gelecek bir başka ana hat Trablusşam-Hums-Hama-Antakya-Halep-Birecik üzerinden Diyarbakır'da Bağdat hattına kavuşacak; Sıvas'tan Samsun'a bir şube hattı yapılacak; Mudanya-Bursa hattı Bozüyük'te Bağdat hattına bağlanacak; Eskişehir'den ayrılan bir başka şube Kütahya ve Konya'ya ulaşacak; Adapazarı'ndan ayrılan hat Karadeniz kıyısına çıkarak Ereğli kömürlerinin bulunduğu mıntıkaya ve limana, Karadeniz Ereğlisi'ne varacak ve Sıvas noktasından ana hattan ayrılan demiryolu Erzincan ve Erzurum'a ulaşacaktı. Hükûmet, Mithat Paşa'nın bütün evrelerini hazırladığı kendi projesi yerine von Pressel'in programını kabul etmişti. Ancak, von Pressel'in normal ekartmanlı hat yerine daha ekonomik ve uzun ömürlü olacağı düşüncesiyle önerdiği dar hat fikri kabul görmedi. Von Pressel'den projesini normal ekartmanlı hatta göre tadil etmesi istendi ama daha projelendirme aşaması bitirilmeden 1 milyar Franklık bir borçlanma yapıldı ve derhal İzmit-Ankara ve Mudanya-Bursa hatlarının yapımına girişildi. Von Pressel, projenin bir şirkete ihale edilerek dar hat halinde yapılması fikrinde ısrarlıydı. Aksi halde hükûmetin girişiminin akim kalacağını iddia ederek görevinden istifa etti. Von Pressel'in tavsiyelerini dikkate almayan Osmanlı hükûmeti kısa süre içinde bu işi emaneten yapamıyacağına kanaat getirdi[10].

9 Işıksaçan 1961: 22.

10 Işıksaçan 1961: 22-4; Earle 1966: 18-9, 30-1.

Neredeyse onbeş yıllık bir çabayla ancak İstanbul'a giren ve Anadolu yönünde ancak İzmit'e kadar ilerleyebilen demiryolları hevesli bir başlangıç olarak kabul edilse de, Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımına ilişkin ciddi girişimleri ve büyük yatırımları büyük ölçüde II. Abdülhamid döneminde gerçekleşmiştir. Bunda, Abdülaziz'in "donanma sevdası" ve donanma oluşturmaya yönelik büyük kaynaklar sarfetmesi yüzünden demiryollarına yeterince eğilememesi, buna karşın Abdülhamid'in donanmayı tamamen gözden çıkarıp Panislamist siyasî yönelimi çerçevesinde Arap vilâyetlerine uzanan demiryolları inşa etmeyi ve üretim sorununu halletmeyi birinci öncelik haline getirmesi rol oynamış olsa gerektir. Abdülhamid'in bu stratejisi ile büyüme sevdası içindeki Almanya'nın doğu politikaları kesişince gerçekten ciddi projeler hayata geçmeye başlamıştır. II. Abdülhamid Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu üretim krizini bütün açıklığıyla görmüştü. Geniş sahalara sahip İmparatorluk, insan kaynağının yetersizliği nedeniyle bu sahalarda gerekli tarımsal üretimi yapamıyor, hatta İstanbul'un ihtiyaç duyduğu tahıl gemilerle Romanya'dan geliyordu. Yeterli tarımsal üretim yapılsa dahi, bunla tüketim merkezlerine ve limanlara taşıyacak ulaşım şebekesi yoktu. Bu nedenle, bilhassa II. Abdülhamid, Bağdat demiryolu projesi ile, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra ülkeye göç etmek zorunda kalmış Balkanlı, Kafkasyalı ve Kırımlı göçmenleri Bağdat hattının civarındaki boş topraklara yerleştirerek hem toprakları üretime açmak hem de demiryolu vasıtasıyla üretilen ürünün hızla ve ucuz nakliye maliyetleriyle tüketim merkezlerine iletilmesini sağlamak amacındaydı. Bunda kısmen başarılı olundu. Demiryolları ile ulaşılmak istenen ikinci hedef, ülkenin uzak köşelerinde ortaya çıkan isyan ve huzursuzlukları bastırmak üzere gönderilecek birlikleri hızla olay yerlerine intikal ettirmek, böylece iç güvenliği, dolayısıyla merkezîleşmeyi ve siyasî istikrarı garanti altına almaktı. Demiryolları sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda yol boyunca döşenen telgraf hatları yardımıyla, merkezin taşradan anında haber almasını, dolayısıyla merkezin taşrayı denetim altında tutmasını sağlayan siyasî bir araçtı. Ayrıca, doğal olarak çıkacak savaşlarda askeri cepheye hızla sevketmek bakımından stratejik önemi de bulunmaktaydı. Bu iktisadî, siyasî ve stratejik cihetler, Cumhuriyet dönemi hükûmetlerinin de gözettiği hususlardandı. Bayındırlık Bakanlığı, 1944 yılı hedeflerini serdederken bu beklentilerin altını özenle çizmektedir[11]:

> Demiryol şebekemizin itmamı için müstakbel demiryollarının inşasında hâkim olacak noktainazar; evelemirde memleketin bütünlüğünü sağlayacak esas ana şebekenin yapılması, bu suretle bir taraftan Devlet otoritesini ve nüfuzunu bütün memlekette kurmak, diğer taraftan yurdun nüfusu kesif ve istihsâl

11 *Nafia Dergisi*, 11/2 (Birinciteşrin 1944): 39.

maddeleri bol bölgelerini birbirine bağlamak ve binnetice münakale imkânlarını kolaylaştırmak ve böylelikle iktisadî varlıklarını arttırmaktır.

Abdülaziz döneminde başlayan demiryolu girişimi, Avrupa'yı İstanbul'a bağlayacak hattın yapımı ile İzmir-Aydın demiryolu hattından ibaret kalmıştır. İlginçtir ki, Abdülaziz'in "demiryolu sevdası" da, Abdülhamid'inki gibi, bir başka emperyalist siyasetle, İzmir-Aydın demiryolu projesinde İngilizlerin emperyalist politikalarıyla kesişmiştir. Bu yüzden Anadolu'da yapılan ilk hat İzmir-Aydın hattı olmuştur. Aydın demiryolları, 23 Eylül 1856'da inşa ve işletme imtiyazı verilmiş ilk demiryoludur. Hattın imtiyazı, % 6 faiz garanti edilerek 94 yıllığına 1.294.400 İngiliz Lirası (30.600.000 Frank) sermayeli İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolları Şirketi'ne verilmişti. 1860'da Bu hattın ancak İzmir'den (Alsancak'tan) başlayıp Buca ve Gaziemir'e ulaşan şube hatları açılabildi. 1861'de şirketin sermayesi 45.500.000 Frank'a çıkarıldı. Hattın ilk büyük kısmı olan, 130 km.lik İzmir-Aydın demiryolu ise ancak 1867'de işletmeye açıldı. Bunu izleyerek, imtiyaz sahası önce Sarayköy'e, ardından Dinar'a, oradan da Eğirdir'e uzatıldı. Hat Eğirdir'e ancak 1912 yılında ulaşabildi. Şirket'in demiryolu yapımı zor ilerliyordu. Osmanlı hükûmeti kilometre başına öngördüğü teminatı ödeyemediğinden şirket, parça parça, yeni şube hatları kurmak ve ana hattın her iki tarafında 40'ar km.lik saha içinde başka şirketlere hat imtiyazı verilmemesi gibi yeni imtiyazlar elde etti. İzmir-Eğirdir arası 470 kilometre idi. Bu ana hattan ayrılan ve toplamı yaklaşık olarak 138 km.yi bulan Kızılçullu-Buca, Gaziemir-Seydiköy, Çatal-Tire, Torbalı-Ödemiş, Ortaklar-Söke, Goncalı-Denizli ve Sütlâç-Çivril şube hatları da mevcuttu. Bu hatlarla birlikte imtiyaza konu olan demiryolu uzunluğu 608 km. idi (bkz. Ek 3). İzmir'de bu demiryolu idaresine bağlı bir de iskele kurulmuştu. Zira demiryolu güzergâhının geçtiği verimli sahada başta arpa, buğday, pamuk, incir, hurma, taze meyve ve sebze, tütün, meyankökü ve palamut olmak üzere çeşitli tarım ürünleri yetişiyor ve bu hat aracılığıyla İzmir limanından ihraç imkânı bulunuyordu[12]. Bu yatırım, o zamana dek Osmanlı İmparatorluğu'nda görülmemiş boyutta bir yatırımdı. Bu demiryolu, Orhan Kurmuş'un sözleriyle[13],

> İzmir'i zengin hinterlandına bağladığı, ihraç ettiği tarımsal ürünlerin üretimini arttırdığı, tarımsal işgücünün üretim alanları arasındaki akışkanlığını kolaylaştırdığı için Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirmiş oluyordu.

İngilizler, Aydın hattı ile birlikte, İzmir'deki İngiliz kolonisinin en önde gelen kişisi olan James Whittall'ın öngördüğü gibi, aslında Batı Anadolu'da "küçük bir cumhuriyet"e sahip olmuşlardı. Bu kârlı işletme, aynı zamanda, hukuken ve idarî

12 *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/12 (Mayıs 1935): 53-6; Işıksaçan 1961: 11-2.
13 Kurmuş 1982: 20.

bakımdan Osmanlı İmparatorluğu'ndan tamamen bağımsızdı. İzmir'deki şirket yetkilileri, Osmanlı mahkemelerinin yetkisi kabul etmemekte, ticaret ve ceza davalarını İzmir ve İstanbul'daki konsolosluk mahkemelerinde görmekteydiler. Böylelikle İngilizler Batı Anadolu'nun zengin tarım hinterlandında açık bir kolonizasyona gitmişlerdi[14].

Aydın demiryolu hatları, Anadolu dahiline sokulan en eski hat olmaklığı bakımından, çevresinde yaşayan halkın demiryolu kültürünü çok önceden kazanmasını da sağlamıştı. Aydın demiryolu işletmesinin başına gelen çeşitli müdürler de, halkı demiryoluna alıştırmak için değişik uygulamalar yapmışlardır. Bu müdürlerden biri olan Barfield, bu alışkanlığı temin için ücretleri indirmiş, hatta trenin, dolmuş gibi, yolda işaret veren yolcuları almasını sağlamıştı. Ancak, insanların hâlâ eşekleriyle seyahat etmeyi tercih ettiklerini görünce eşekleri de trene alabilecek bir çözüm düşünmüş ve trenlere birer hayvan vagonu ekletmişti. Bu daha sonra, Aydın demiryoluna ait bir gelenek haline geldi. Bu çabalar semeresini verdi ve Aydın hattı ciddi bir yolcu hareketine sahne oldu. İlk başlarda yıllık yolcu miktarı 2 milyon kişiye yaklaşmaktaydı[15].

İzmir-Aydın hattından sonra yapımına girişilen hatlarda Fransız imtiyazlarının ağırlığı görülür. İngilizlerin demiryolu aracılığıyla uyguladığı başarılı "çıkar alanı" yaratma girişimi, muhtemelen Fransızların dikkatini çekmişti. Hatta hükûmetin yapımını bitirip, tamir masrafları ve personelin yetersizliği yüzünden zarar ettiği için 21 Nisan 1880'de İngilizlere kiraladığı ama kısa süre içinde ortaya çıkan ihtilaflar nedeniyle yeniden hükûmete dönen[16] Haydarpaşa-İzmit hattını Fransızlar 1888'de ve bir İngiliz girişiminin 1886'da yapıp işletmeye açtığı Mersin-Adana hattını da[17] hemen satın aldılar. Fransızların ilk imtiyaz girişimi, İzmir (Basmane)-Kasaba (Turgutlu) demiryolu imtiyazıdır. Aslında bu şebekenin imtiyazı, 4 Temmuz 1863'de Price adlı bir İngiliz'in 20.000.000 Frank sermaye koyarak kurduğu İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından, İzmir-Turgutlu hattının yanında Basmane-Bornova hattının yapımı şartıyla ve % 6 faiz teminatıyla satın alınmıştı. İnşaata 1864 yılında başlandı; 15 Ekim 1865'de Bornova'ya, Menemen'e ve Turgutlu'ya ulaşılmıştı. 1872'de hükûmetle temasa geçen şirket, Alaşehir'e kadar hattın devamının inşaatını hükûmetin üstlenmesini sağladı. İnşaat Bayliss adında bir İngiliz müteahhidine verildi. İnşaat 13 Mart 1875'de tamamlanarak Turgutlu-Alaşehir arası da işletmeye açıldı. Bu noktada hükûmet İzmir-Turgutlu hattının teminatından vazgeçmek,

14 Kurmuş 1982: 21-2.

15 Bkz. *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/12 (Mayıs 1935): 63; *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/5-6 (Birinciteşrin 1943): 40; *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 60.

16 Işıksaçan 1959: 25.

17 Hines vd. 1936: 406-7.

imtiyaz süresini 16 yıla indirmek ve başkaca tazminat talep edilmemesi şartıyla, 13 Mart 1891'e kadar hattın işletmesini şirkete bıraktı. Bu arada Uşak-Afyon arasında hattın temdidi *Regié Générale* adlı Fransız inşaat şirketine verilmişti. Manisa-Kırkağaç yönünde de İngilizler çalıştı. Alaşehir-Uşak arası 10 Eylül 1887'de, Uşak-Afyon kısmı 20 Aralık 1887'de, Manisa-Kırkağaç kısmı da 1890 yılı içinde tamamlandı. Yapılan anlaşmalar çerçevesinde 1893'te hat bütünüyle Osmanlı hükûmetinin eline geçti. Ardından hükûmet bu hattı bir Fransız şirketine devretti. Bu imtiyaz 99 yıllığına ve 15.000.000 Fransız Frangı karşılığında verilmişti. Hattın inşaat ve işletmesi % 5 faizle hükûmetçe garanti edilmişti. Kırkağaç'tan sonra Bandırma'ya kadar hattın devamını Fransızlar inşa etti. Kara tren ancak 1912'de Bandırma'ya girebildi. Böylelikle İzmir (Basmane)-Manisa (66 km.), Halkapınar-Bornova (4 km.), Manisa-Bandırma (276 km.) ve Manisa-Afyon (355 km.) hatları, toplam 702 km. olmak üzere, inşa edildi[18] (Bkz. Ek 4).

1877-78 Osmanlı-Rus savaşı ile Şark Demiryolları'nın bir parçası olarak Edirne'den öteye Rumeli mülhakatı içindeki demiryolu inşaatları durmuş ve hasara uğramıştı. Bu faaliyetler Berlin Kongresi'nin ardından yapılan düzenlemelerde yeniden ele alındı ve Paris'ten İstanbul'a ilk tren 12 Ağustos 1880'de ulaştı. Bu süreçte artık Alman nüfuzu, yavaş yavaş Osmanlı ülkesine bütün ağırlığıyla sızmaktaydı. Avusturya İdaresi 1890'da işletme şirketine ait işleri Deutsche Bank'a terketti. Ardından bu hattın imtiyazlarını kontrol etmek amacıyla Zürich'de Şark Demiryolları Bankası (*Deutsche Orient Bank*) kuruldu[19].

Deutsche Bank'ın bu tasarrufu Ortadoğu'ya ilişkin genel Alman stratejisinin bir parçası olarak okunmalıdır. Almanya Ortadoğu'yu kendisine "hayat alanı" olarak seçmiş ve bu bölge üzerinden en büyük rakibi Britanya'nın denetimindeki Hint altkıtasına sokulma imkânlarını araştırmaya koyulmuştu. Demiryolu politikası, bu sokuluşun en önemli araçlarından biriydi. Bu bakımdan Edirne-İstanbul hattının son parçası olduğu Şark Demiryolları'nı satın alma girişimi bu politikanın ilk hamlesi sayılabilir. Bu hamleyi diğerleri izledi[20].

1872-1873 yıllarında Anadolu demiryolunun 91 km.lik Haydarpaşa-İzmit kısmı, yukarıda değinildiği gibi, hükûmetçe tamamlanmış ve 1880'e kadar Osmanlı Devleti tarafından işletilmiş, ancak 1880'de işletme krizi ve zarar nedeniyle bu hattın tasarrufu konusunda çeşitli seçenekler denenmeye başlanmıştı. Bu kısım 4 Ekim 1888'de 10.300 Frank kilometre garantisiyle Almanların eline geçti; hükûmet bu

18 *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 60; Işıksaçan 1961: 14-5; Hines vd. 1936: 406.

19 Bkz. "Şark Şimendiferlerinin Satın Alınması", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937), ss. 8-9; *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948), s. 62.

20 Almanların Ortadoğu'da yayılma politikası ve bunun demiryolu ile ilişkisi için bkz. Noviçev 1979: 17-49; Rathmann 1982; Martin 1959.

hattı 11 Ocak 1889'da Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi'ne tamamen sattı. Bunun yanında Haydarpaşa'dan Üsküdar'a uzatılacak banliyö hattı ile Kütahya'yı Bursa'ya bağlayacak hattın inşasını da teminatsız olarak bu şirkete verdi. Alman denetimindeki şirket öncelikle Haydarpaşa-İzmit kısmını büyük bir onarımdan geçirdi[21]. "Anadolu Demiryolu"nun bu kısmı dışında 1875'e kadar İzmit-Ankara kısmının iki taraftan 93 km.lik toprak tesviyesi tamamlanmış hatta 6-7 km. ray da döşenmişti[22]. Ancak 1875'te içine girilen malî kriz bütün faaliyeti durdurdu. Bundan sonra, "Anadolu Demiryolu" olarak anılacak olan hat, kısım kısım imtiyaza konu oldu ve bu imtiyazlar tamamen Deutsche Bank tarafından ele geçirilmeye başlandı.

5 Haziran 1880'de Nafia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa, Sadarete büyük bir proje sunmuştu. Bu teklifte Anadolu demiryolları büyük bir yer tutuyordu. Projeye göre, yapımına başlandığı varsayılan İzmit-Ankara hattı dışında Eskişehir-Konya, Adana-İskenderun ve Halep-Fırat Vadisi-Bağdat güzergâhları (*Hatt-ı Kebîr*) öne çıkmaktaydı. Bu ana hattı diğer hatlara ve denize kavuşturmak üzere de, Karaköy-Bursa, Ilgın-Aydın, Konya Ereğli-Kayseri, Sıvas-Erzurum, Halep-Diyarbakır ve Bağdat-Basra şube hatları teklif edilmekteydi. Hasan Fehmi Paşa, ayrıca Samsun-Sıvas-Diyarbakır, Trablusşam-Hums ve Halep-Hama-Hums-Şam-Yordan Vadisi-Kudüs-Yafa-El'ariş demiryolları inşaatına da girişmek niyetindeydi[23]. Bu teklif, üzerinde çok durulan "Bağdat Demiryolu" dışında daha sonra "Hicaz Demiryolu" adıyla anılacak projenin ilk taslağı sayılabilir. Kudüs hattı buradan Hicaz'a kadar uzatılacaktı. Bu proje Abdülhamid'in demiryolu politikasının panislamist ayağını oluşturuyordu. 6 Ekim 1888'de İzmit-Ankara kısmının imtiyazı, von Pressel'in tavsiyesi ve Stuttgart'taki *Würtembergische Vereinbank*'ın temsilcisi Alfred von Kaulla ile Deutsche Bank'ın işletme müdürü Dr. George von Siemens'in girişimiyle, 15.000 Frank kilometre garantisiyle 99 yıllığına satın alındı[24]. 23 Mart 1889'da Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi kuruldu, genel müdürlüğüne Şark Demiryolları Şirketi'nin genel müdürü olan Herr von Kühlmann getirildi[25]. Böylelikle Almanlar genel doğu politikalarına uygun stratejiyi uygulamaya koymuş oluyorlardı. İzmit-Ankara hattı için hemen faaliyete geçildi; hattın inşası, Kont Vitali'nin sahibi olduğu *Régie Générale* şirketi ile Frankfurt'taki Holzmann şirketinin ortaklığıyla kurulan Küçük Asya Demiryolları İnşaat Şirketi'ne verildi ve inşaat 1889'da başladı. İnşaat büyük bir hızla sürerken (yılda ortalama 140 km) 1890'da Dr. Friedrich Naumann Anadolu şirketi adına Ankara'dan Kayseri ve Malatya üzerinden

21 Işıksaçan 1961: 26, 27.
22 Işıksaçan 1961: 24.
23 Işıksaçan 1961: 24-5; Gülsoy 1994: 32.
24 Earle 1966: 31.
25 Işıksaçan 1961: 25-6.

Diyarbakır'a uzanacak hattın topografya ve maden haritalarını ve Abdülhamid'in isteğiyle Sıvas yönünde keşfini yapmaktaydı[26] (Bkz. Ek 5).

Hükûmet, Eskişehir-Konya için 13.727 Franklık kilometre garantisi karşılığında yine Deutsche Bank'la anlaşma yoluna gitti. 5 Şubat 1892'de bu konudaki anlaşma imzalandı ve 31 Ağustos 1893'te Eskişehir-Konya hattının inşaatına başlandı. İnşaat, yine bir Alman ortaklığı olan Eskişehir-Konya Demiryolları İnşaat Şirketi'ne ihale edildi. Bu inşaatın yıllık ilerleme hızı ortalama 153 km. idi. Görülen lüzum üzerine hattın inşaatı dışında Derince limanı ve silosu ile Eskişehir atölyesi de yapılmıştır. Bu şirket, Anadolu Demiryolu'nun şubesi olan 8,5 km.lik Arifiye-Adapazarı hattını da 1899 yılında garantisiz olarak tamamladı. Almanları bu hattın inşaatına sevkeden en önemli etken, ileride Bolu ormanlarından yararlanmak amacıydı. Zaten bu hattın imtiyazı yanında, şirket tarafından demiryolunu Bolu'ya doğru uzatmak için gereken rüçhan hakkı da alınmıştı. Almanlar 1896 yılına kadar, İngiliz ve Fransız imtiyazlarıyla karşılaştırıldığında büyük bir hızla toplam 940 km. hat inşa ettiler. Bu arada, yukarıda anılan Arifiye-Adapazarı (8,5 km.) ve Alayunt-Kütahya (10 km.) şubeleri de yapılmıştı. Bu haliyle hattın uzunluğu 1030 km.ye varmıştı (Eskişehir-Konya hattı ve temditleri için Bkz. Ek 6). Genel Alman politikasına uygun olarak Deutsche Bank, bu hattın Anadolu içlerine doğru uzantılarına ilişkin imtiyazları da satın almaya girişti. Bu arada 15 Şubat 1893'te Ankara'dan sonra planlanan Kayseri inkışafının imtiyazı da yine Deutsche Bank mümessillerinden von Kaulla'ya verildi. Ankara-Diyarbakır hattının imtiyazı karşılığında şirket, Arifiye'den Karadeniz Ereğli'ye uzanacak hattın ilk işlemlerini de yapmakla yükümlendirilmişti. Bu imtiyaza bağlı olarak, Haydarpaşa-Ankara hattının geliri yıllık km. başına 15.000 Frank'a ulaştığında şirket hattı Kayseri'ye kadar uzatacak, Kayseri-Konya hattı hükûmetten teminat istenmeksizin işletilebilecek gelir kapasitesine ulaştığında da Kayseri-Sıvas-Diyarbakır yolu inşa edilerek hat Bağdat'a kadar uzatılmaya çalışılacaktı. 1892'de hat Ankara'ya ulaşmıştı ama hat buradan doğuya ilerletilemedi[27]. Bu çerçevede yapılan yegâne faaliyet 1915'de demiryolunu Kayseri'ye doğru ilerletmek amacıyla başlayan toprak tesviye ve sınaî imalat safhasıdır[28]. Bu faaliyet içinde ancak Ankara-Yahşihan arası dar hat olarak inşa edilebilmiştir. Ancak hükûmet fazla kilometre garantisi vermek istemediği için Ankara hattının Sıvas'a uzatılmasından ve Haydarpaşa-Üsküdar hattından vazgeçildi[29].

---

26 Işıksaçan 1961: 27.

27 *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 61; Işıksaçan 1961: 27-8.

28 Taylan 1936: 9.

29 Işıksaçan 1961: 30.

Bu arada ilginç olan, Osmanlı hükûmetinin 1890'da Afyon'a kadar uzanmış bulunan İzmir-Kasaba hattının Anadolu hattına bağlanmasına izin vermemesidir. Bu kararı alırken hükûmet, İstanbul ticaretinin İzmir'e kaymasından ve Anadolu Demiryolu Şirketi'nin İzmir'e yapacağı etkiden çekiniyordu. Bu bağlantı eksikliği yüzünden Fransız şirketi doğan ticari mağduriyeti gidermek için İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi ile şiddetli bir rekabete girişti. Bu rekabet çerçevesinde karşılıklı olarak fiyat kırmalar yaşandı. Rekabetten en çok İzmir-Aydın hattını işleten İngiliz şirketi zarar görmüştü. Şirket çare olarak kendi şebekesini Antalya üzerinden denize ya da Çay istasyonu noktasında Anadolu hattına bağlamak için gerekli imtiyazı elde etmek üzere onbeş yıl uğraştı, ancak bu imtiyazı almakta başarılı olamadı[30]. Bu başarısızlıkta, İzmir-Kasaba hattını işleten Fransız şirketinin faaliyeti yanında, büyük ölçüde İstanbul üzerindeki Alman nüfuzu rol oynamış olsa gerektir. Zira Almanlar tek ata, yani doğuya oynamışlardı ve bu hamlelerini kıracak hiç bir girişime tahammülleri yoktu. Bu çerçevede adım adım ilerlerken hareket alanlarını daraltacak ve ticarî çıkarlarını riske atacak faaliyetleri, siyaseten men etmeyi başarıyorlardı.

Büyük Alman girişimi, Edirne-İstanbul hattının (Şark demiryolunun) ve Haydarpaşa-Konya hattının (Anadolu demiryolunun) parçası olduğu Bağdat demiryolu projesi idi. Başlangıçta, yukarıda anıldığı gibi, Bağdat'a kadar uzanacak demiryolunun Kayseri-Sıvas-Diyarbakır güzergâhını izlemesi düşünülüyordu. Ancak 1897'de Osmanlı-Yunan Savaşı'nda demiryolunun stratejik önemi pratik olarak görülmüş ve bir an önce demiryolları inşa etme zorunluluğu takdir edilmiş olduğundan, daha kolay bir güzergâh olarak hat güneye alındı. Önce emaneten yaptırılması düşünülen Bağdat hattı, malî zorluklar nedeniyle Anadolu Şirketi'yle, yani Almanlarla müzakere edilmeye başlandı. Anadolu şirketi, hükûmetin talebiyle Bağdat hattının güzergâhını ekonomik ve teknik yönleriyle incelettirmek için 16 Eylül 1899 tarihinden itibaren bir komisyon görevlendirdi. Komisyon çalışmalarını bitirmeden Bağdat demiryolunun yapımı için Anadolu Şirketi'yle anlaşıldı. Hat Konya'dan itibaren Torosları geçecek ve Kuzey Suriye üzerinden Bağdat'a inecekti. Ancak Bağdat hattının ciddiye binmesi büyük devletleri telâşlandırdı. Rusya, doğuya doğru uzanan hiçbir demiryolu hattını istemiyordu; önce demiryolunun Kuzey Anadolu'ya doğru ilerleyeceğini düşündüğü için kayıtsız kalan Britanya, hattın Bağdat'a kadar uzanma ihtimalinin iyice ciddileştiğini ve kolaylaştığını görünce girişime karşı cephe aldı; Fransa ise sadece işletmekte olduğu İzmir-Kasaba, Mersin-Adana ve Beyrut-Şam demiryollarının bundan etkileneceğini düşünerek menfi bir tavır takınmıştı. Fransızlar Bağdat şirketine ortak olarak katılınca Fransız muhalefeti

30 Işıksaçan 1961: 15.

ortadan kalkmış oldu. Bağdat hattının en sorunlu kısmı, demiryolunun Çukurova'dan Suriye'ye geçilen arızalı arazideki güzergâhı idi. 1899-1900 kışında güzergâh tespitine girişen keşif heyeti, daha önceki İskenderun-Beylan geçişi yerine bugünkü Osmaniye-Amanos-Bahçe geçişini tercih etti. Hat güzergâhının değişmesindeki esas kaygı, savaş durumunda demiryolunun düşman donanmalarının ateş menziline girecek kadar sahile yakın olmaması gerekliliği idi. Hattın doğrudan Halep'e uğraması yerine, Halep'e bir kol vererek doğuya doğru ilerlemesi ve Birecik-Urfa-Mardin kervan yolu yerine, Cerablus-Resülayn-Nusaybin üzerinden, Erbil ve Kerkük'e uğramadan doğrudan Bağdat'a inmesi benimsendi. Bağdat demiryolu projesinin Konya'dan Bulgurlu'ya kadar uzanan kısmının inşaat ve işletme imtiyazı 20 Şubat 1902 tarihli mukavele ve 18 Mart 1902 tarihli fermanla resmen Deutsche Orient Bank'a verildi. Ancak henüz kilometre teminatları meselesi halledilmiş değildi. Bu yüzden şirket, kilometre teminatı karşılığında sermaye temin edemiyor ve inşaata başlıyamıyordu. Hükûmetin elindeki malî kaynaklar büyük bölümüyle büyük devletlerin denetiminde olduğundan, bu kaynaklar üzerindeki tasarruflara dayanan teminat girişimlerine bu devletler muvafakat vermemekteydiler. Hükûmet bunun için Düyûn-ı Umumiye idaresinde bulunmayan aşar vergisinin serbest kısmını teminat göstermek yoluna gitti. Bu arada Anadolu Demiryolu Şirketi'nin işlettiği hatların gelişmesi nedeniyle, bu hatlar için belirlenen kilometre teminatı karşılıkları yavaş yavaş serbest kalmaktaydı. Bu iki kaynakla hattın 200 km.lik kısmının inşaasını karşılamak mümkün hale geldiğinde, Deutsche Bank hükûmete 4,5 milyon Franklık bir avans verdi ve imtiyazlar, 5 Mart 1903 tarihli bir sözleşme ve 21 Mart 1903 tarihli fermanla Anadolu Demiryolları Şirketi üzerinde toplandı. Bu şirket, imtiyazı 13 Nisan 1903'te kurulan Bağdat Demiryolları Osmanlı Şirketi'ne devretti. Bu şirketin genel müdürlüğüne Anadolu Şirketi'nin genel müdürü Dr. Zander getirildi. Halep, Urfa, Hanikin ve Basra şube hatları, Şirket'in imtiyaz sahası içine alınmıştı. Şirket aynı zamanda, Maraş, Antep, Birecik, Mardin, Diyarbakır, Harput, Dicle, Salâhiye, Harmatlı, Hit hatları ile Akdeniz'e inecek kolların rüçhan hakkını da elde etmişti. Sözleşmeye göre, hat imtiyazı başka bir şirkete devredilemeyecek; şirket hat civarında yabancılar için koloniler kuramayacak ve hat Bağdat'a ulaşmadan Basra-Bağdat kısmı bitirilemeyecekti. Osmanlı hükûmetinin şirkete ödemek zorunda olduğu kilometre başı fiyatı (toplam 15.500 Frank), imtiyaz süresi olan 99 yıl boyunca itfa edilecek % 4 faizli üç tertip tahville ödenecekti. Tahvilâtın toplam tutarı 281.000.000 Franktı ve tahvillerin büyük kısmı Deutsche Bank'ın elinde idi. İngilizler, kendi borsalarını Şirket'in elindeki "Bağdat Demiryolu Tahvilleri"ne derhal kapattılar. Fransızlar ve Avusturyalılar çok az miktarda tahvil aldılar. Böylelikle şirket sermayesinin büyük kısmı Almanya'dan

sağlanmış oldu[31].

26 Temmuz 1903'te Frankfurt'ta kurulan Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolları İnşaat Şirketi, demiryolunun yapımına derhal başladı. 25 Ekim 1904 yılında 198 km.lik birinci kısım (Konya-Bulgurlu kısmı) işletmeye açıldı. Diğer kısımların yapımına ise, kilometre teminatına karşılık bulunamaması yüzünden başlanamıyordu. 1906'da hükûmet gümrük resmini % 8'den % 11'e çıkararak bu karşılığı temin etme yoluna gitti. Ancak Britanya bu gelir fazlasının Makedonya ıslahatına harcanmasını zorunlu kılarak kaynağın demiryolu inşaatına aktarılmasına engel oldu. Bu arada demiryolu şirketleri arasındaki iç ihtilaflar çözülmekteydi. Anadolu Şirketi ile İzmir-Kasaba Şirketi arasında tarife rekabetinden doğan ihtilaf sonlandırılmış ve Afyon iltisak hattı tamamlanarak İzmir-Kasaba demiryolu Anadolu hattına bağlanmıştı. Aynı şekilde Anadolu Şirketi, Bağdat hattının girişini teşkil eden Mersin-Adana kısmını 1906'da satın aldı. Ancak Halep'e bir şube hattı yapma imtiyazının Bağdat Demiryolu Şirketi'ne tanınması, Fransızların kontrolündeki Beyrut-Şam Demiryolu Şirketi'ni rahatsız etti. Zira bu tasarrufla şirketin Halep-Birecik arasındaki çıkarları ortadan kaldırılmaktaydı. Bu yüzden Fransız Sefareti, Sadâret'i protesto etti. Bu ihtilafı gidermek için hükûmet, 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme ve 29 Eylül 1900 tarihli fermanla Rayak-Hama hattının üç yıl içinde Hama'ya kadar tamamlanması imtiyazını Beyrut-Şam Şirketi'ne tanıdı. Şirket, bu imtiyazla birlikte Şam-Hama Demiryolu Şirketi adını aldı. Hükûmet, Bağdat demiryolu imtiyazları karşılığında bu şirkete, önceden belirlenmiş 12.500 Franklık kilometre teminatını Bağdat hattı tamamlanana kadar uzatmak ve sonra süresiz 2.500 Frank fazlasıyla kilometre başına 15.000 Frank ödemek, inşaatı *Régie Générale* şirketine bırakmak gibi, çeşitli ödünler vermek zorunda kaldı. Bu ödünlerle başlayan faaliyet, aynı zamanda, Hicaz demiryolu fikrinin de hayata geçmesi için ilk adım oluyordu. Bu arada II. Abdülhamid'in Anadolu topraklarını üretime açmak için sarfettiği çaba ve bunun için demiryolunu kullanma politikası da sürüyordu. Bu cümleden olmak üzere 23 Kasım 1907'de Konya ovasında 51.000 hektarlık arazinin sulama imtiyazı Anadolu Şirketi'ne verildi. Anadolu Şirketi ayrıca 1900-1902 yılları arasında Haydarpaşa limanını yaptı. 1906-1907 yıllarında da liman tevsiatı gerçekleştirildi. Bağdat demiryolu hattının en zorlu kısımlarından birisi olan ve içinde Toros tünellerinin de bulunduğu Bulgurlu-Yenice hattının yapımı, çeşitli malî engellerin güçlükle aşılması yüzünden ancak 1912'de bitirilebildi. Böylelikle 346 kilometrelik Konya-Yenice kısmı da bitirilmiş ve Anadolu demiryolu

31 Bkz. "Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanekbez Hatlarının Devlet Demiryollarına İlhakı", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 10-11; Işıksaçan 1961: 32-4. Bağdat demiryolunun ayrıntılı öyküsü için ayrıca bkz. Özyüksel 1988.

Mersin-Adana hatttına bağlanmış oluyordu (Bkz. Ek 7)[32].

Bağdat demiryolunun ikinci büyük kısmını Çukurova'dan Bağdat'a uzanan kısım oluşturuyordu. Yine Bağdat hattı imtiyazına dahil olan ve bugün Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde 501 kilometreyi bulan bu parçanın bir bölümü 1912 yılı içinde bitirildi, bir bölümü de savaş yılları içinde süren inşaatlar sonucunda 1917'de tamamlanabildi. Bağdat demiryolunun Çukurova'dan Nusaybin'e kadar uzanan kısmı 1918 Mondros mütarekesinden sonra Fransızların eline geçti ve bu demiryolunun tamamlanmamış kısımları üzerindeki çalışmalar Fransızlar tarafından sürdürüldü. En son, hattın en arızalı bölümü olan Toprakkale-Fevzipaşa kısmının kalan Ayran tünelinin trafiğe açılmasıyla ikmali, 1927 yılında Cumhuriyet hükûmetine nasip oldu[33] (Bkz. Ek 8).

Alman girişiminin engellediği bir diğer girişimci Belçikalı Nagelmackers'dir. Bu noktada Bursa-Mudanya hattının hikâyesi ile Alman çıkarlarının buluştuğu bir başka mücadele karşımıza çıkmaktadır. Mudanya-Bursa demiryolunun inşaatına 1873 yılında başlanmıştı. Ancak çeşitli aksaklıklar yüzünden 42 km.lik bu dar hat ancak 1890 yılında bitirilebildi. Bu hatla C. Nagelmackers ilgilenmekteydi. 2 Ocak 1891'de Nagelmackers 680.000 Frank karşılığında bu hattı, Çitli'ye kadar uzatma imtiyazı ile birlikte satın aldı. Nagelmackers 6 Ağustos 1891'de bu hatta ait Bursa-Mudanya Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurdu, ancak işletme konusunda başarısız kalınca hattı kiralama yoluna gitti ve hat 17 Haziran 1892'de işletmeye açıldı. Nagelmackers, esasen Bandırma'dan başlayıp Konya'ya uzanan bir hat yapmak istiyordu. 2 Mart 1891 tarihinde söz konusu hatla ilgili imtiyaz Afyon'a kadar 10.400 Frank kilometre teminatı, gerisi ise teminatsız olmak üzere, Nagelmackers'e verildi. Ancak bu noktada yine Anadolu ve Aydın şirketleri devreye girerek Nagelmackers'in girişimini engellemeye çalıştılar. Yukarıda anlatıldığı vechile hem Aydın hem Kasaba şirketlerini devre dışı bırakmayı başaran Anadolu Şirketi, Eskişehir'i Konya'ya bağlama girişimini, 16 Şubat 1893 tarihli imtiyaz sözleşmesiyle hayata geçirerek Nagelmackers'in projesini akim bıraktı. Bunun üzerine Nagelmackers, İzmir-Kasaba demiryolunun henüz tamamlanmamış Manisa-Bandırma kısmı ile ilgilenmeyi tercih etti. Bu ilgi Osmanlı hükûmetinin de işine geliyordu. Zira böylelikle hükûmet hem doğuya doğru giden hatlar konusundaki Alman baskısından kurtulmuş hem de imtiyaz hakkı tazelemekle, imtiyazı biten İzmir-Kasaba demiryolu karşılığında yükümlülük altında bulunduğu 35.800.000 Franklık ödemeden kurtulmuş oluyordu. 17 Şubat 1893 tarihli bir sözleşme ile Nagelmackers, İzmir-Kasaba hattının devlete ve şirkete ait kısımlarının işletme

32 *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 61; Işıksaçan 1961: 34-7.
33 Işıksaçan 1961: 39.

imtiyazlarını satın almış ve devlete, eski şirkete ödemek zorunda olduğu meblağı da borç olarak vermişti. Sözleşme gereğince, işletmeden elde edilecek kârın yarısı Nagelmackers'in olacak, öteki yarısı Osmanlı hükûmetinin aldığı borcun faiz ve itfasının karşılığı sayılacaktı. Bu pay, yılda 2.310.000 Frank'ın altında kalırsa hükûmet açığı karşılamayı taahhüt ediyordu. Eğer fazlalık olursa, bu miktar doğrudan hükûmetin kasasına girecekti. Böylelikle 12 Haziran 1893'te İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi feshediliyor ve 16 Temmuz 1893'te İzmir-Kasaba Demiryolu ve Temdidi Osmanlı Şirketi kuruluyordu[34].

Mersin-Tarsus-Adana demiryolu imtiyazı 1883 yılında 72 yıllığına Baron Evain de Vandeuve adında bir İngilize verildi. Baron imtiyazı 20 Ocak 1883 tarihinde bir Türk-İngiliz-Fransız konsorsiyumuna devretti. Konsorsiyum, 31 Ocak 1885 tarihinde Londra'da Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Şirketi'ni kurdu. Bu yol 1886 yılının Ağustos ayında işletmeye alındı. Sadece 69 km. uzunluğunda olan bu hat tam 14 yılda yapılabilmişti[35]. Zamanla Fransızların eline geçen bu hat iyi işletilemedi. 1894'de idari değişikliklere gidildikten sonra şirket, hattı Antep-Birecik, Sis (Kozan) ve Konya Ereğli istikametlerine uzatmak için imtiyaz girişimlerinde bulundu. Ancak bu müracaatlardan bir sonuç alınamadı[36]. Bu başarısızlıkta Bağdat hattını yapmaya çalışan Alman nüfuzunun büyük etkisi vardı. Almanların inşaat hızıyla, 14 yılda tamamlanan 69 km.nin başarısı karşılaştırıldığında aradaki fark açıkça görülebilmektedir. Almanları bu yönde zorlayan etken, Almanya'nın "doğuya açılma" (*Drang nach Osten*) politikası idi. Bu dönemde Fransızların tek başarısı, 1911'de Osmanlı hükûmetince yapımına başlanan Samsun-Sıvas hattını almış olmalarıydı. 1914 yazında inşaatı devralan Fransız *Régie Générale* şirketi, Sıvas yönünde 33 km.lik kısmın toprak tesviyesini ve sınaî imalatını yapmışken I. Dünya Savaşı patladı ve inşaat durdu[37].

Bu ana hatların dışında Osmanlı Devleti zamanında yapılıp Cumhuriyet sınırları içinde kalmış dört küçük hat daha vardır. Birincisi 1899 yılında Ruslar tarafından yapımına başlanıp 1913'te hizmete alınan Sarıkamış-Kars hattıdır. Bu hat, üç doğu vilâyetinin (Kars, Batum, Ardahan) Rus işgali altında bulunduğu sırada Batum-Tiflis demiryolunun devamı olarak yapılmıştı. Bu hattın ray arası açıklığı Rus standartlarına uygun olup genişti (1,534 m.). Ruslar bunun yanında 1916 yılında askerî amaçlarla Erzurum-Sarıkamış arasında dar hatlı (0,75 m.) bir başka demiryolu daha inşa etmişlerdi. 1873'te yapımına başlanan, ancak inşaatı uzun süre duran ve

34 Işıksaçan 1961: 17-8.
35 *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 61; Işıksaçan 1961: 41; Hines vd. 1936: 407; Gülsoy 1994: 28.
36 Işıksaçan 1961: 41.
37 Taylan 1936: 9.

ancak 1892'de yeniden imtiyaza bağlanan Bursa-Mudanya hattı da 1,05 m. genişliğindeydi[38].

Memâlik-i Mahrusa Demiryolları'ndan TC Devlet Demiryolları'na

Milli Mücadele sırasında, Almanların işlettiği Anadolu hattına ait Arifiye-Konya ve Eskişehir-Ankara kısımları ile Bağdat hattına ait Konya-Yenice kısmının, Fransızların işlettiği İzmir-Kasaba hattına ait Uşak-Afyon kısmının merkezle bağlantısı kesilmiş ve dört ayrı şirketin denetimindeki İç Anadolu hatları başsız kalmıştı. Ayrıca Almanların inşa etmekte oldukları Bağdat hattına ait Toros-Amanos kısmını da terketmişti. Bunun üzerine merkezi Ankara'da bulunan 20. Kolordu komutanlığı 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatlarını kendi koruması ve gözetimi altına aldığını ilân etti. Böylelikle işgal bölgesi dışında kalan hatların işletmesi re'sen Türk idaresine geçmiş oluyordu. Önce terkedilmiş veya başıboş kalmış dört kısmın herbiri için birer komisyon kuruldu ve 25 Mart 1920'de komisyonların başına askerî müfettiş olarak Vasfi Bey atandı. Demiryolları Hatları Askerî Müfettişliği ünvanını taşıyan idarenin merkezi Eskişehir idi. Bu arada BMM hükûmeti de 16 Temmuz 1920 tarihinde Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi'ni kurmuş ve başına Kurmay Albay Behiç (Erkin) Bey'i getirmişti. Konya-Yenice ve Afyon-Uşak hatları Vasfi Bey'in emrine; Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Bilecik, Eskişehir-Konya ve Toros-Amanos kısımları da Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü emrine verildi. Eylül 1920'de BMM emrindeki bu iki ayrı demiryolu idaresi, "Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Müdüriyet-i Umumiyesi" adıyla tek bir idare altında toplandı. Toplam 800 civarında personeli bulunan demiryolu teşkilâtının merkezi, 1921'de Yunan ilerlemesinin Eskişehir'i de içine alması ve Anadolu hattının Polatlı'ya kadar olan bölümüyle Konya hattının Afyon'a kadar olan bölümünün elden çıkması sonucunda Ankara'ya taşındı ve Konya kısmı için geçici bir işletme müdürlüğü kuruldu. Dört ay Ankara'da kalan genel müdürlük 1921 yılı Aralık ayında Konya'ya taşındı. Sakarya Savaşı'ndan sonra Fransa ile imzalanan Ankara Anlaşması gereğince Ulukışla-Mersin yolu açıldı. 1922 Büyük Taarruz'u sırasında BMM hükûmetinin denetimindeki demiryolları, Anadolu hattının Eskişehir'den Ankara'ya uzanan bölümüyle, Bağdat hattının Çay'dan itibaren Yenice'ye ve Mersin'e kadar olan kısmıdır. Polatlı'dan Eskişehir'e, Eskişehir'den Bilecik'e kadar demiryolu savaş sırasında büyük bir tahribata uğramıştı. Yalnız Türk ordusu çekilirken nasıl Eskişehir'deki demiryolu onarım

38 *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 62-3.

Ankara İstasyonu, 1924

atölyesini ve diğer tesislerini sağlam olarak Yunanlılara terketmişse, Yunanlılar da Eskişehir'i terkederken bu tesisleri aynı şekilde dokunmadan bıraktılar. Bu sayede savaşın ardından lokomotif ve vagonların onarımı mümkün olmuş, bozulan kısımların yenilenmesi sağlanmış ve işletme yapılabilmiştir[39].

Bundan sonra Türkiye demiryolları bakımından yeni bir dönem başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Cumhuriyet yönetimine devrettiği demiryolu 3500 km. kadardı. Bunların neredeyse tamamı imtiyaz sahibi yabancı şirketlerin işletmesindeydi. 1923'te Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan demiryolu şirketleri, mağlup tarafta olduğu için faaliyeti durmuş bulunan Anadolu ve Bağdat şirketleri bir tarafa konulursa, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mersin-Tarsus-Adana, Cenup, Avrupa (Şark Demiryolları), Sarıkamış-Kars Hudut, Erzurum-Sarıkamış, Ilıca-Palamutluk ve Bursa-Mudanya hatlarını işleten şirketler ile Samsun-Çarşamba hattını inşa eden şirketti. Sarıkamış-Kars Hudut ve Erzurum Sarıkamış hattını işletenler dışındaki şirketlerin belirleyici özelliği sermayelerinin dış kaynaklı olması, çalışanlarının büyük bölümünün de ya yabancı uyruklu ya da Osmanlı uyruğundaki gayrimüslimler oluşu idi. Osmanlı demiryollarının her türlü izahnâmesinin dört dilde basılmış olması bu durumu belgelemektedir. Bu diller Fransızca, Rumca, Ermenice ve Türkçedir[40]. İşletmeye ilişkin talimatnâmeler ise genellikle iki dilde,

39 Işıksaçan 1961: 45-6; Genelkurmay Başkanlığı 1975: 197-208.

40 Örneğin bkz. Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, *Règlement Général sur la Police des Chemin de Fer*, Constantinople, Imprimerie 1901 (Otomanikon Kratos, *Genikos Kanonismos tis Ton Sidirodromon Astunomias- Memâlik-i Mahrûsa Demiryolları'nın Usûl-ı Zabtiyesine Dâir Nizâmnâme*, Dersaadet, Matbaa-i Osmânî, 1316).

Fransızca ve Türkçe basılmıştır[41]. Bu bakımdan Cumhuriyet döneminde demiryolu idaresindeki ilk önemli değişikliğin nizamnâme ve talimatnâmelerin dilinde meydana geldiğini görürüz[42].

Osmanlı demıryollarının gerek inşaat işlerinde gerek işletmesinde çalışanların kozmopolit niteliği açıktır. Ancak Cumhuriyet yönetimine geçişle birlikte bu husus birdenbire değişmedi. Talimatnâmelerin dili ulus-devletin yeni kimlik ve meşruiyet anlayışına bağlı olarak değişse de, fiilen bu işlerde çalışan kişilerin ağırlığı bir süre daha yabancı uyruklu kişilerle gayrimüslim yurttaşlarda kaldı. Örneğin 1934'de Afyon istasyonu ile Karakuyu istasyonu arasındaki demiryolu güzergâhının etüt ve aplikasyon işi Mr. Kazalonga adında bir Avrupalı mühendise verilmiş, yine aynı yıl Fevzipaşa-Diyarbakır hattı inşaat başmüdürlüğüne Mr. Scherzer tayin edilmişti; 1927'de çıkarılmış olan Mühendislik-Mimarlık kanununa göre 1934 yılına kadar ruhsatname alan 12 yol mühendisinden 10'u, 6 yol ve demiryol mühendisinden 3'ü, 57 yol, demiryol ve köprü mühendisinden 37'si, 74 inşaat mühendisinden 50'si, 20 makine mühendisinden 9'u, 46 elektrik-elektronik mühendisinden 11'i, 22 muhtelif makine-inşaat-su ve elektrik mühendisinden 4'ü, 3 mimardan 2'si yabancı uyruklu ve gayrimüslimdi. Bunların çoğunluğunu Alman ve Avusturyalılar, Macarlar, Rumlar, Yahudiler ve Ermeniler oluşturmaktaydı[43].

Bu "sorun" Cumhuriyet hükûmetleri için ikincildi. Aciliyeti olan mesele, demiryollarının millileştirilmesi ve devletleştirilmesi ile yeni hatların yapımı meselesi idi. Zira milli hükûmet için öncelikli konu, iç pazarın bütünleşmesini sağlamaktı. Örneğin demiryollarını işleten yabancı şirketlerin uyguladığı taşıma tarifeleri çok yüksekti. 1924 Haziranı'nda New York'tan İstanbul'a bir ton buğday 5,06 USD maliyetle gelirken, Ankara'dan İstanbul'a aynı miktardaki buğdayın nakliyesi 8.84 USD'a mal olmaktaydı[44]. Öncelikle bu yüzden Osmanlı döneminde Nafia Nezareti'nin denetiminde imtiyaz sahibi yabancı şirketler eliyle işletilen demiryolları, önce kısmî millileştirmelerle ardından da doğrudan devletleştirmelerle yürüyen yeni bir örgütlenme içine alınmıştır. Bu arada hızla kalkınma ve tam bir siyasî istikrar ihtiyacının bir sonucu olarak, 1911'de Amerikalıların Meclis-i Mebusan'a sunduğu ama reddedilmiş olan "Chester Projesi", bu kez 9 Nisan 1923'de BMM tarafından kabul ediliyordu. Amerikalıların Türkiye'nin fiilen savaşa

41 Örneğin bkz. Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie, *Règlement Général pour les Signaux*, Constantinople, Etablissements Fratelli Haim, 1913 (Anadolu Osmanlı Demiryolu, *İşâretlere Mahsûs Nizâmnâme-i Umûmî*, Dersaadet, Haim Biraderler Matbaası, 1329).

42 Örneğin bkz. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Limanları İdâre-i Umûmisi, *Gard-Vagon Nizâmnâmesi*, Haydarpaşa, Demiryolları Matbaası, 1928.

43 Bkz. *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/2 (Temmuz 1934): 94, 95, 98-102.

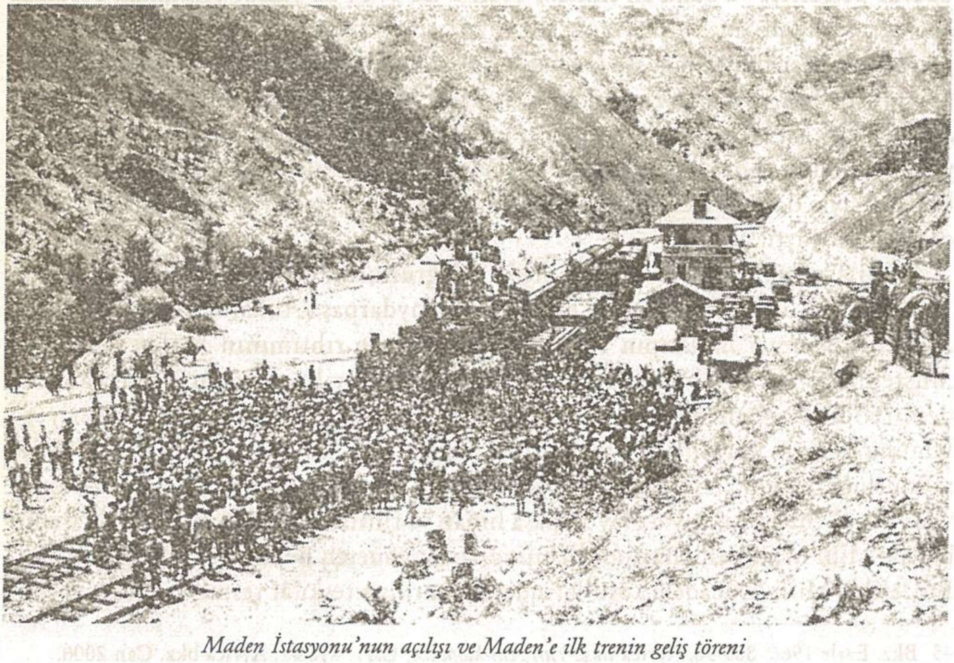
44 *Yurt Ansiklopedisi*, C. 11: 8329.

tutuştuğu güçler içinde bulunmamasının bu tercihte rolü bulunsa gerektir. Projeyi Amiral Colby M. Chester'in başkanı olduğu "Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi" yürütecekti. Proje içinde, Anadolu demiryolunun Ankara'dan Sıvas'a, oradan Erzurum'a uzatılması; Erzurum'dan Rus ve İran hudutları ile Trabzon ve Tirebolu'ya demiryolu yapılması; Ankara-Sıvas hattının Kayseri'den itibaren Ulukışla'ya yapılacak bir şube hattı ile Bağdat demiryoluna bağlanması; Sıvas'tan Elazığ, Ergani, Diyarbakır,Musul ve Süleymaniye'ye hat çekilmesi; Diyarbakır'dan Bitlis ve Van'a şube hattı yapılması; Elazığ'dan Malatya üzerinden İskenderun körfezi ve Yumurtalık'a demiryolu yapımı öngörülmekteydi. Şimdiye kadar Anadolu topraklarında öngörülmemiş ölçüde büyük bu girişim karşılığında şirkete, hatların iki yanından 20 km., yani toplam 40 km.lik bir mesafe içindeki maden kaynaklarının işletilmesi tekeli veriliyordu. Amerikalıların asıl hedefi, birçok madenin işletme imtiyazının yanında, hattın mücavir alanı içinde kalacak olan Musul petrolleri idi. Demiryolu güzergâhları ve üzerindeki tesislerin arazisi Türk hükûmetince kamulaştırılıp bedelsiz olarak Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi'ne devredilecekti. Aynı şekilde inşaatta kullanılacak ham malzeme için de ocaklar ve ormanlar bedelsiz kullanılacak, ithal malzeme için hiçbir vergi ve rüsum ödenmeyecekti. Bu projeye ilk muhalefet Britanya ve Fransa'dan geldi. İngiltere Musul petrolleri ve Samsun limanı, Fransa ise 1914'de yarım bırakmak zorunda kaldığı Samsun-Sıvas demiryolu ile ilgili imtiyazlarının ihlal edildiğini öne sürmekteydiler. Hükûmet ise Osmanlı dönemine ait ayrıcalıkları tanımayacağını göstermek için bu itirazlara kulak asmadı. Ancak şirket içinde ortaya çıkan anlaşmazlık şirketin güçlü ortaklarının ayrılmasıyla sonuçlanınca şirketin malî yapısı bozuldu. Lozan görüşmelerinde Musul sorununun muğlak bir hal almaya başlamasıyla da malî destek arayışları en büyük kozunu yitirmiş oldu ve böylelikle proje suya düştü[45].

Millileştirme ve devletleştirme hedefi doğrultusunda yapılan ilk iş, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla hükûmete "Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatlarının Haydarpaşa liman ve rıhtımının kâffesi şuabat ve müştemilâtı ile beraber mübayaası için" yetki verilmesi oldu; aynı kanunla demiryolu idaresine memur bir "Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi"nin kurulması ve merkezinin Haydarpaşa olması karara bağlandı. Genel müdürlüğün görev alanında Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Eskişehir-Konya ve Konya-Yenice hatlarıyla Haydarpaşa liman ve rıhtımı bulunuyordu. Bu idarenin başına Milli Mücadele sırasında demiryollarını yöneten Behiç (Erkin) Bey getirildi. Böylelikle Milli Mücadele koşullarında oluşturulan teşkilât resmiyet kazanıyordu.

45 Bkz. Earle 1966: 339-50. Ayrıca bkz. *Yurt Ansiklopedisi*, C.11: 8186-7. Ayrıca bkz. Can 2000.

Bunun yanında Rusların çekilmesinden bu yana askerî makamların işlettiği ve Kars-Gümrü anlaşmalarıyla daha Cumhuriyet kurulmadan önce hükûmetin kontrolüne geçmiş olan Erzurum–Kars hattını işletmek üzere, 1925 yılında kabul edilen 600 sayılı kanunla merkezi Erzurum'da bulunan "Havali-yi Şarkiye Demiryolları İdaresi" kuruldu. Bu işletme de Erzurum-Horasan hattı, Horasan-Sarıkamış dar hattı (0,75 m), Sarıkamış-Kars ve Kars-Arpaçayı Hudut geniş hatları (1,534 m) işletmesine memur edilmişti. Bu iki işletme idaresinden ayrı olarak, aynı kanunla bir de "Demiryollar İnşaat ve İşletmesi Müdüriyet-i Umumisi" kurulmuştu. Bu idarenin görevi ise, Samsun-Sıvas hattını, Ankara-Kayseri-Sıvas hattını, Kütahya-Tavşanlı ve temdidi hatlarını, Trabzon-Erzurum hattını, Diyarbakır-Ergani hattını ve Uzunköprü-Keşan dar hattı ile Trabzon limanını yapmak ve işletmekti. İki yıllık bir deneyimden sonra bu üç kuruluşu tek bir çatı altında toplama gereği ortaya çıktı ve 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" kuruldu. Şimdiki Devlet Demiryolları idaresinin çekirdeği olan bu kuruluş 1 Haziran 1927'de faaliyete geçti. Teşkilâtın ilk genel müdürü, Milli Mücadele'de demiryolları müfettişi olan Vasfi (Tuna) Bey'dir. Sözkonusu kanuna göre, bütçesi ayrı olmak şartıyla Anadolu-Bağdat demiryolları idaresi Devlet Demiryolları'na bağlandı. Yukarıda anılan



Maden İstasyonu'nun açılışı ve Maden'e ilk trenin geliş töreni

öncelikler çerçevesinde, idarî bütünlüğü sağladıktan sonra hükûmet 1924 yılındaki yetki kanununa dayanan ilk devletleştirmeyi 1928 yılı sonunda gerçekleştirdi. Almanların hattın işletmesini terketmiş olmasına ve hattın fiilen Türk hükûmetince işletilmekte olmasına karşın buradaki en önemli sorun, Versailles Anlaşması ile savaşın doğurduğu tamirat masrafları karşılığında Deutsche Bank'ın elindeki Bağdat Demiryolları tahvillerine müttefiklerin el koymuş olması idi. Bu tahvilât karşılığı olarak, Bağdat demiryolunun "Anadolu hattı" olarak ayrılmış kısmı ile Konya-Yenice kısmı, 31 Aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanunla Hükûmet tarafından, 74 yıl vadeyle 241.992.412 İsviçre Frangı karşılığında Deutsche Orient Bank'tan tamamen satın alındı. Böylelikle devlet işletmesine alınmış olmakla birlikte, devletlerarası malî yükümlülükler nedeniyle hâlâ müstakil bütçeye sahip bulunan hatların ilk bölümü devletin malî tasarrufuna geçiyordu. Bu arada hükûmet Cenup Demiryolları İdaresi ile de görüşmelerini sürdürüyordu. Bu görüşmelerin sonucunda, aynı kanuna dayanılarak hisseleri yine Deutsche Bank'ın elinde bulunan Cenup demiryolunun Mersin-Tarsus-Adana Şehir İstasyonu bölümü de satın alındı. Adana garı ise Cenup Demiryolları İdaresi'nin elinde kaldı. Yine bu demiryolunun devamı olan ve 1933'te Cumhuriyet hükûmetine düşen borç miktarının Düyûn-u Umûmiye kapsamına giren yükümlülüklerle birlikte ödenmesi kabul edildi ve bu taahhüt karşılığında Bağdat Demiryolları'nın Türkiye sınırları içinde kalan diğer kısmının kontrolü de Türkiye hükûmetine geçti. Böylelikle Anadolu ve Bağdat demiryolları sorunu halledilmiş oluyordu[46].

Cumhuriyet'in ilân edildiği 1923 yılından itibaren hükûmet, mesaisinin önemli bir bölümünü yeni demiryollarının yapımına ayırmıştı. Amaç, ülkenin iktisadî gelişiminin demiryollarına bağlı olması dikkate alınarak, her ne pahasına olursa olsun, demiryolu ağını geliştirmekti. Bu amaçla ilk öncelik, bağımsız şirketlere inşa ettirilen dar hatlara verildi. Bu çerçevede 1923'de inşasına başlanan ilk dar hat 39,5 km.lik Samsun-Çarşamba demiryoludur. İnşaat 1926'da tamamlanmış ve demiryolu, imtiyaz sahibi olan Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştır. Ayrıca Balya madenlerinin sahile taşınması amacıyla 28 km. uzunluğunda Edremit körfezinin kuzey sahilinde bulunan ve 28 km.lik bir dar hat şeklindeki Ilıca-İskele-Palamutluk demiryolunun yapımına girişildi. Bu konudaki imtiyaz 23 Mart 1923 tarihinde Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu Türk Anonim Şirketi'ne verildi. 1923-1928 döneminde Ankara-Kayseri ve Samsun-Sıvas demiryollarına ağırlık verildi. 10 Aralık 1924'te Ankara'yı doğuya bağlayacak olan yolun başlangıcı olan Ankara-Yahşihan dar hattını normal hatta

46 Bkz. "Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanekbez Hatlarının Devlet Demiryollarına İlhakı", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 11; *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 61; Işıksaçan 1961: 30, 48-51, 54.

dönüştürecek inşaatın temeli Mustafa Kemal tarafından atıldı. 1928'e gelindiğinde Kayseri-Ankara arası birleşmiş ve demiryolu Samsun'dan Zile'ye kadar getirilmişti (Bkz. Ek 9 ve Ek 10). 1927 ve 1928 yıllarında da Fevzipaşa-Diyarbakır, Irmak-Ereğli, Kayseri-Ulukışla, Kayseri-Sıvas ve Kütahya-Balıkesir hatlarının yapımına başlandı[47].

Hükûmetin izlediği ulusal demiryolu politikasına karşın mevcut hatların nasıl işletileceği sorunu halledilmeden durmaktaydı. Bunun için hükûmet, dar hatların yapımı ve işletmesinde izlediği yolu seçti. Özellikle malî nedenlerle hemen devletleştirilemeyecek hatlar, önce bağımsız şirketler eliyle millileştirilecekti. Bu politikanın yegâne istisnası stratejik önemi haiz olan Anadolu ve Bağdat hatlarıydı. İzlenecek bu yola ilişkin ilk işlem, 1929'da Edirne-İstanbul hattı ile Kırklareli şube hattını içine alan kısma ilişkin yeni bir anlaşma sonucunda 8.000.000 TL sermayeli "Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi" kurulmasıdır. 1931 yılında bu şirket, Edirne-Sirkeci hattı ile şubelerinin imtiyazını devraldı.

Bu gelişmelerin yanında 1929 yılında yeni bir idarî reform görürüz. 4 Haziran 1929 tarih ve 1483 sayılı kanuna göre, halihazırda mevcut, inşa edilen ya da ileride inşa edilecek devlet demiryollarını ve devlete ait binalarını işletmek, inşa etmek, gereken yerlerde dalgakıran ve basit liman tesisleri yapmak için Nafıa Vekâleti'ne bağlı bir Umum Müdürlükçe yönetilecek ve tüzel kişiliğe sahip "Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü" kuruluyor ve merkez Haydarpaşa'dan Ankara'ya nakllediliyordu. Bu kanunla "Anadolu-Bağdat Demiryolları Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyet-i Umumiyesi" ilga edilmekteydi. Aynı yıl demiryolu hattı Fevzipaşa'dan Gölbaşı'na ve Kütahya'dan Emirler'e ulaşmıştı (bkz. Ek 11 ve Ek 12)[48].

1930 yılında dünya ekonomik bunalımına rağmen demiryolu inşaatları hızından birşey kaybetmedi. Demiryolu bu yıl içinde Gölbaşı'ndan Doğanşehir'e, Kayseri'den Sıvas'a, Zile'den Kunduz'a, Bolkuş'dan Filyos'a ve Emirler'den Balıköy'e gelmişti (bkz. Ek 9, 10, 11, 12, 13). 30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı kanunla, peşin ödenen 50.000 TL karşılığında Mudanya-Bursa demiryolu satın alındı ve 1 Haziran 1931'den itibaren DDY İdaresi tarafından işletilmeye başlandı[49]. Aynı yıl Fevzipaşa-Malatya ve Irmak-Çankırı kısımlarında inşaat çalışmaları sürdürüldü. Ancak izleyen yıl içinde iktisadî bunalım, demiryolu inşaat hızını yavaşlattığı gibi, DDY İdaresi bünyesinde de belirgin bir tasarrufa gidilmesini gerektirmişti. Bu çerçevede 1931 yılında Haydarpaşa Hareket Memuru Kursu ile 1932 yılında Şimendifer Mektebi

---

47 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 62-3; Işıksaçan 1961: 52-3.
48 Işıksaçan 1961: 55-7.
49 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 62-3; Işıksaçan 1961: 19.

Sivas Cer Atölyesi

kapatıldı. 1932 yılından itibaren inşaatlar yeniden hız kazandı. Demiryolu 1932 yılının sonu itibariyle Çankırı, Malatya, Balıkesir ve Bor'a ulaşmıştı (bkz. Ek 11, 12, 13, 14).

1933 yılı içinde Cenup Demiryolları idaresine ait Adana-Fevzipaşa kısmı ile Adana garının işletmesi, Devlet Demiryolları'na geçti. Buna bağlı olarak Konya'da bulunan İşletme Müdürlüğü Adana'ya intikal ettirildi. Aynı yıl Samsun-Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketi'nin hisse senetleri, 2 Haziren 1929 tarih ve 1524 sayılı kanuna dayanılarak, malzeme ve teferruatı ile birlikte 1.219.751 TL'ye hükûmetçe satın alınarak, Samsun-Çarşamba dar hattı 15 Nisan 1933 tarihinde devlet işletmesi haline getirildi[50]. Aynı yılın Mayıs ayında Ulukışla ile Kayseri yakınındaki Boğazköprü'yü bağlayan ve bu surette Çukurova'yı Ankara'ya rabteden hat da bitirilip işletmeye açılmıştı.

17 Şubat 1934 tarihinde Ali Çetinkaya Nafia Vekili oldu. Çetinkaya'nın bakanlığı demiryolları politikasında yeni bir sıçrama döneminin başlangıcıdır. Bu dönemde demiryolu inşaatlarına büyük hız verildi; demiryolları Türkiye'nin doğu sınırlarına doğru gelişmeye başladı. Aynı kararlılıkla şirketlerin elindeki demiryollarının satın alınarak devletleştirilmesi gerçekleştirildi. Bunun yanında demiryolu memurlarının özlük haklarını geliştiren bir dizi yasal düzenleme yapıldı. Aynı yıl Devlet

50 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 62-3; Işıksaçan 1961: 61.

Demiryolları teşkilâtını da düzenleyen yeni bir yasa çıkarıldı. 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı Nafıa Vekâleti teşkilât kanununa göre demiryolları inşaat işleri ile işletmesi, bu bakanlığın çatısı altında birleştirildi. Kuruluş kanununa göre Bakanlığa bağlı bir "Demiryollar ve Limanlar İnşaatı Reisliği" ile "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" bulunuyordu[51]. Demiryolu ağını temdit ve ağın devletleştirilmesi yolunda atılıma karar vermiş olan hükûmet, bu atılımı şaibe altında bırakacak tasarrufları men ve hâlâ Türkiye sınırları içinde çalışan yabancı kuruluşların elini kolunu bağlamak amacıyla bir dizi karara da imza atmıştır. Örneğin bunlardan birisi, "Hizmetten Ayrılan Nafıa Memur ve Müstahdemlerinin Yapamıyacakları İşler Hakkında Kanun"dur. Kanuna göre, Bakanlık emrindeki kadrolarda çalışıp hizmetten ayrılan her türlü mühendis, mimar, ressam, teknisyen, muhasebe ve levazım memurları, her ne şekilde olursa olsun, ayrıldıkları tarihi izleyen beş sene içinde, doğrudan doğruya ya da aracı, ortak, temsilci ve komisyoncu gibi sıfatlarla Bakanlığa ilişkin hiç bir işe ve taahhüte giremeyeceği gibi, müteahhitlerden iş alamayacaklar, bu işlerde kullanılamayacaklar, Bakanlığın denetimi altındaki imtiyazlı şirketlerde hizmet göremeyecekler ve bu şirketlerde idare meclisi üyesi, başkanı ya da şirket murakıbı olamayacaklardı[52]. Hükûmet, o günlerde Sıvas-Erzurum demiryolu hattının yapımı için iç borçlanmaya olanak tanıyan bir kanunu da meclisten geçiriyordu. Bunun için, yıllık % 7 faizli, itibarî değeri her yıl 10 milyon TL'nı geçmeyecek en yüksek değeri 30 milyon TL olacak, yirmişer senelik itfalı tahvil çıkarılacaktı[53]. Ayrıca 31 Mayıs 1934 tarih ve 2487 sayılı kanunla İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları Fransızlardan satın alındı[54]. Demiryolu imtiyazı karşılığı, şirket hissedarlarına 31 Mayıs 1934 tarih ve 2487 sayılı kanunla çıkarılan % 5 faizli ve 50 yıl itfalı "1934 Türk Borcu Tahvilleri"yle ödenmişti. Tahvilâtın miktarı 162.468.000 Fransız Frangı tutmaktaydı[55]. Bu hatlar

51 Bkz. "Nafıa Vekâletinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun", *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 12-13.; 29 Mayıs 1934 tarihli *Resmî Gazete*.

52 Bkz. "Hizmetten Ayrılan Nafıa Memur ve Müstahdemlerinin Yapamıyacakları İşler Hakkında Kanun". Kanun No.: 2428, Tarih: 7 Mayıs 1934, *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 11.

53 Bkz. "Sıvas-Erzurum Hattını İnşa İçin Dahilî İstikraz Aktine Dair Kanun". Kanun No.: 2463, Tarih: 28 Mayıs 1934, *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 35-6.

54 Bkz. "İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun", Kanun No.: 2487, Tarih: 31 Mayıs 1934, *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 37; "Satın Alınan İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattının Tesellümü ve Tasfiyesi ve İşletmesi Muamelâtına Dair Kanun", Kanun No.: 2488, Tarih: 31 Mayıs 1934, *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 49-50.

55 İlgili muamelâta dair bkz. "İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Türk Şirketi 9 Haziran 1934 Tarihinde Fevkalâde Surette İnikat Eden Hissedarân Heyet-i Umumiyesine Arzolunan Meclis-i İdare Raporu", *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934), ss. 39-40; "Mubayaa Mukavelesi", *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934), ss. 42-9.

20 Mayıs 1934 tarihinden itibaren Devlet Demiryolları şebekesine alınmış oldu[56].

Yine Fransızların kontrolündeki Adana-Toprakkale-İskenderun, Toprakkale-Fevzipaşa-Meydanıekbez (Hudut I), Çobanbeyli (Hudut II)-Nusaybin (Hudut III) ve Derbesiye-Mardin hatlarını içine alan Cenup demiryolları için 20 Ekim 1932 tarihinde Türk hükûmeti ile Fransa arasında yapılan "Türkiye-Suriye hududu üzerindeki yollar hakkında protokol"ün gereklerine uygun olarak, 7 Nisan 1934 tarih ve 2401 sayılı kanunla; Çobanbeyli-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin hatları için de 8 Haziran 1933 tarih ve 2285 sayılı kanunla bu demiryollarının işletmesi 15 yıl süreyle 85.000.000 TL sermayeli Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi'ne verildi. Kurulan anonim şirkete Fevzipaşa-Meydanıekbez, Toprakkale-Payas, Çobanbey-Nusaybin, Derbesiye-Mardin ve Cerablus-Liman hatlarının işletme hakkı bırakılmıştı. İlgili protokole göre Türkiye, Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanıekbez hatlarını, imtiyazın başlangıç tarihini takip eden dördüncü yıldan, diğer kısımlar için onbeşinci yıldan itibaren, üç ay önceden haber verilmek koşuluyla devletleştirebilecekti. Bu maddeye dayanılarak Fevzipaşa-Meydanıekbez hattı ile Hatay'ın 15 Haziran 1937'de Türkiye'ye katılmasıyla birlikte Toprakkale-Payas-İskenderun kısmı 1 Temmuz 1937'de Devlet Demiryolları idaresine geçti. Geri kalan Çobanbey-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin kısımları 1948 yılına kadar "Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi"nce işletildi ve bu tarihten itibaren Devlet Demiryollarına devredildi[57]. 30 Mayıs 1935 tarih ve 2775 sayılı kanunla da İzmir-Aydın demiryolu, bütün şubeleriyle birlikte satın alındı ve 1 Haziran 1935 itibariyle Aydın Demiryolu da Devlet Demiryolları şebekesine katıldı[58].

Edirne-İstanbul hattı ile Kırklareli şube hattını kontrol eden Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'nin elindeki işletme imtiyazı ve mallar, 28 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla, 1 Ocak 1937'den geçerli olmak üzere, bedeli 20.760.000 İsviçre Frangı karşılığında % 5 faizli ve 20 sene itfalı "1937 Türk Borcu Tahvilleri" ile ödenerek Nafia Vekâleti'nce satın alındı[59]. Böylelikle 1937'den itibaren bu hatlar da devletleştirilmiş oluyordu.

---

56 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 60.

57 Bkz. "Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanekbez Hatlarının Devlet Demiryollarına İlhakı", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937), s. 11; *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 62; Işıksaçan 1961: 39.

58 *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/12 (Mayıs 1935): 51; *Cumhuriyet*, 3 Mayıs 1935. Ayrıca bkz. "Aydın ve Şubeleri Demiryollarına aid Mukavelenin Tasdik Muamelesinin Tamamlandığı ve Yolun Devlet Demiryollar İdaresince 1 Temmuz 1935'de Tesellüm Edilerek İşletilmesine Başlandığı Cihetle, 2784 Sayılı Kanun Hükmünün 7. Maddesine Göre 1 Temmuz 1935 Tarihinden Muteber Olmasına Dair Kararname", Kararname No.: 2/3001, Tarih: 22 Temmuz 1935, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, II/3 (Ağustos 1935): 6; *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 60.

59 Bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 9; *Bayındırlık Dergisi*, 14 (Aralık 1948): 62.

Çetinkaya döneminin ikinci önemli atılım konusu demiryolu inşaatlarının hızlanması idi. 1 Temmuz 1934'de Fevzipaşa-Diyarbakır hattından Yolçatı istasyonunda ayrılan şube hattı Elazığ'a ulaşmıştı[60]. 23 Mart 1935'de Afyon-Karakuyu, 1 Ekim 1936'da Baladız-Burdur ve 25 Mart 1936'da Bozanönü-Isparta istasyonları birbirine bağlanmış oldu[61]. 5 Ağustos 1935'de Fevzipaşa-Diyarbakır hattının önemli bir merhalesi daha bitirilerek demiryolu Ergani-Maden istasyonuna gelmiş[62], 20 Kasım 1935'de de hat Diyarbakır'a ulaşmış bulunuyordu[63]. Bu arada İran karayolunun denetim ve işletmesi de Devlet Demiryolları'na verildi. Trabzon-İran arasında otobüs, kamyon ve otomobil işletme yetkisi demiryolu idaresine aitti[64]. 16 Ağustos 1937'de Sıvas-Malatya iltisak hattı, Ekim 1937'de de Irmak-Zonguldak hattı kâmilen açıldı[65]. 1939 kışına girerken demiryolu artık Erzurum'a kadar gelmişti[66].

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu atılımını sürdürmek hem malî açıdan hem de teknik altyapının yetersizliği bakımından iyice güçleşmişse de, hükûmetler bu konudaki kararlılıklarını yitirmemişlerdir. İnönü'nün cumhurbaşkanı olması, bu ciddiyeti pekiştirici bir etki yapmıştır. Özellikle savaş koşullarındaki askerî ihtiyaçların demiryolunun önemini arttırması, imkânların azalmasına karşın, demiryollarının geliştirilmesine azamî bir enerji ayrılmasını teşvik etmiştir. İsmet İnönü'nün "her gün bir karış şimendifer" sözü bu kararlılığın göstergesidir. Bu çerçevede demiryollarının yapımı hızla devam etti. 1943'te Bayındırlık Bakanı olan Sırrı Day'ın vurguladığı gibi, demiryolu siyaseti rejimin, devletçilik siyasetinin, "muvaffak başı ve temeli" idi[67]. Yeni hatların yapımında birkaç ilkenin gözetildiği çıkarsanabilmektedir. Bunlardan ilki, Türkiye'yle modern kara ulaşımı bulunmayan Irak ve İran'a demiryolunun bağlanması ihtiyacıdır. İkincisi, hammadde merkezleri ile yeni fabrikaların kurulduğu muhitleri, özellikle de en temel enerji kaynağı olan kömür havzalarını tüketim merkezlerine bağlayan demiryollarına öncelik verilmesidir. Divriği'deki demir cevheri Karabük'e; Ereğli havzasındaki taş kömürü Karabük'e ve diğer ihtiyaç merkezlerine ivedilikle ve ekonomik bir biçimde iletilebilmeliydi. 1940'ta demiryolu Diyarbakır'dan Bismil'e ulaşmıştı. 1941'de II. Dünya Savaşı'nın Türkiye sınırlarına dayanmasıyla birlikte ortaya çıkan askeri ihtiyaçlara bağlı olarak, Trakya'da "Çatalca Müstahkem Mevkii" üzerinde askeri

60 *Nafıa İşleri Mecmuası*, 1/2 (Temmuz 1934): 83-4.
61 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 3/5 (Birinciteşrin 1936): 24; Işıksaçan 1961: 12.
62 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 2/3 (Ağustos 1935): 42-3.
63 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 3/5 (Birinciteşrin 1936): 24.
64 Işıksaçan 1961: 64.
65 Bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 28.
66 Işıksaçan 1961: 66.
67 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/1-2 (Haziran-temmuz 1943): 92.

sevkiyatı hızlandırmak için yaklaşık 11 km.lik Hadımköy-Kurukavak hattı inşa edildi[68]. Aynı yıl Erzurum-Sarıkamış-Kars hattı üzerindeki ana istasyonlar ve Samsun garı işletmeye açıldı[69]. Aynı yoldaki Selim ve geniş hat üzerindeki Başgedik istasyonları 1942'de faaliyete geçti[70]. 2 Mayıs 1943'te Zonguldak-Kozlu[71], 28 Haziran 1943'te de Diyarbakır-Batman hatları işletmeye alındı[72]. Bu arada eski hatlar da gözden geçiriliyordu. Eğimi çok yüksek olan ve bu yüzden verim düşüklülüğüne, sefer aksamalarına yol açan Selçuk-Aydın arasındaki Aziziye (şimdiki Çamlık) tünelleri 1943 yılında yeniden gözden geçirilip restorasyona tabi tutuldu ve hattı kısaltan yeni bir yol yapıldı[73]. 1944 yılında Amasya Çeltek madeni, artan kömür ihtiyacına destek olmak amacıyla Devlet Demiryolları'na bağlandı. Aynı yıl içinde demiryolu Kurtalan istasyonuna ulaştı. Yine kömür gibi stratejik bir madenin kolaylıkla nakliyesi için Kütahya-Balıkesir hattından ayrılan Tavşanlı-Tunçbilek şube hattı 1

68 Işıksaçan 1961: 20, 68.
69 Işıksaçan 1961: 68.
70 Işıksaçan 1961: 69.
71 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/5-6 (Birinciteşrin 1943): 45-59.
72 Bkz. "Diyarbakır-Batman Demiryolu İşletmeğe Açıldı", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/1-2 (Haziran-Temmuz 1943): 84-100.
73 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/5-6 (Birinciteşrin 1943): 39-44.

Haziran 1944'de açıldı[74]. 4057 sayılı kanunla Diyarbakır ve Elazığ'dan İran ve Irak'a uzanan demiryolu için borçlanma yapıldı. 1944 Temmuzunda 4625 sayılı ek kanunla da bu borçlanmanın haddi arttırıldı. 1 Temmuz 1946'da hattın Elazığ-Palu kısmı tamamlanıp işletmeye açılmıştı[75]. 1945 yılında Devlet Demiryolları'na bağlı İskenderun limanı hizmete sokuldu. Aynı yıl, Zonguldak-Kozlu hattı da işletmeye alınmış bulunuyordu[76]. 1948 başında demiryolu Genç'e ulaştı. Savaş koşullarında devlet denetiminin iyice artması, önemsenmeyen hatların bile devletleştirilmesini gerektirdi. Bu cümleden olmak üzere hükûmet Ilıca-Palamutluk hattını, 22 Eylül 1941 tarih ve 4127 sayılı kanunla 100.000 TL'ye satın aldı. 29 Ekim 1941 tarihinde bu işletme TCDD'ye geçti[77].

Savaş yıllarında İstanbul'un Edirne'yle demiryolu bağlantısı yaklaşık bir yıl süreyle kesintiye uğramıştı. Uzunköprü'den sonra Rumeli hattı, Yunan topraklarına geçip yaklaşık 34 km. sonra yeniden sınırdan içeri giriyor, Karaağaç istasyonuna uğradıktan sonra yeniden sınır dışı olarak bir süre Yunan toprakları içinde ilerleyip Bulgaristan'ın Svilengrad şehrine ulaşıyordu. Dolayısıyla II. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında Alman işgali nedeniyle Türkiye'nin hem Edirne'yle hem de Avrupa'yla demiryolu bağlantısı kesildi. Esasen Türk Devlet Demiryolları'nın işlettiği bu kısım (Pition-Svilengrad kısmı), Nisan 1941'den itibaren kesilmiş ve 1942 yılı içinde yeniden Edirne ve Avrupa ile demiryolu ulaşımı temin edilebilmişti[78]. Savaş'tan sonra Yunan idaresiyle yaşanan sorunlar, idareyi yeni çözümler aramaya sevketti. Bu çözümlerden hemen icra edilebilecek olanı Uzunköprü-Svilengrad arasında otobüs işleterek Yunanistan'ı devreden çıkarmaktı. Bu amaçla 1948 yılında DDY idaresi Uzunköprü-Kapıkule arasında otobüs servisi başlattı. Kapıkule'den Svilengrad'a kadar olan kısımda ulaşım ise Bulgar demiryolu idaresine ait otobüslerle yapılacaktı[79]. 1948 yılında hizmete sokulan bir başka işletme de Maraş istasyonuydu[80].

1934-1946 döneminde planlanıp sonraki döneme sarkan ve bu yüzden yapılmayan bazı hatlar vardır ki, bunlar bugün dahi önemini korumakta, bu hatlara hâlâ ihtiyaç duyulmaktadır. Daha 1934'de Afyon-Antalya[81] ve bugün her nedense ve çok kısa bir mesafe olmasına karşın tamamlanmadan bırakılmış bulunan Kozlu-Ereğli arasını bağlayacak demiryolları planlanmıştı. Bu demiryollarının yapım

74 Işıksaçan 1961: 71.
75 *Bayındırlık Dergisi*, 12 (Ekim 1946): 14.
76 Işıksaçan 1959: 71-2.
77 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 62-3
78 Işıksaçan 1961: 69.
79 Işıksaçan 1961: 74.
80 Işıksaçan 1961: 75.
81 *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/1 (Haziran 1934): 75.

ödeneği de ek bir kanunla 1934 yılı bütçesine konulmuştu[82]. İç bölgeleri limanlara bağlayacak hatların yanında Türkiye demiryollarını Irak ve İran demiryollarıyla birleştirecek hatların yapımı en önemli gündem maddeleriydi. Diyarbakır-Irak güzergâhı, bugün Kurtalan'da sona eren ama Dicle ırmağını izleyerek Cizre'ye inen ve oradan hududu aşarak Irak'a bağlanan toplam 324 kilometrelik bir demiryolu projesiydi[83]. Bilindiği gibi bu hat Kurtalan'da kalmıştır. Oysa keşfi daha 1937 yılında tamamlanan bu güzergâh projeksiyonunun hedefi Irak sınırı üzerinde ve Habur çayı kenarında bulunan Guvara köyü idi[84]. İran hattı da, yine Diyarbakır'dan başlayıp Kurtalan yakınlarında (Soran köyünde) Irak hattından ayrılan ve Bitlis üzerinden Tatvan'a, oradan Van gölünün güney sahilini izleyerek Van'a ulaşacak ve Van'dan şimdiki İran hattının güzergâhını izleyerek İran'ın Kotur şehrine bağlanacaktı. Bu hattın keşfi 1935 yılında yaptırılmıştı[85]. Lâkin Van İskelesi'ni İran sınırına bağlayan hat ancak 1971'de ikmal edilebildi.

1943 yılı itibariyle yapımı kararlaştırılmış hatlar ise şöyleydi: Bozüyük-İnegöl-Bursa-Mudanya hattı (182 km); Mekece-Yenişehir-Boğazköy hattı (60 km); Osmaneli-Taşköprü hattı (8 km); Bursa-Mustafakemalpaşa-Okçugöl hattı (95 km); Okçugöl-Gönen-Biga-Çanakkale hattı (240 km); Somucak-Ilgaz-Tosya-Osmancık-Gümüşhacıköy-Merzifon-Amasya hattı (265 km); Arifiye-Akyazı-Mudurnu-Bolu-Gerede-İsmetpaşa hattı (260 km); Adapazarı-Hendek-İbrahimağa-Düzce hattı (95 km); İbrahimağa-Akçakoca-Ereğli hattı (95 km); Mudurnu-Ankara hattı (280 km); Amasya-Erbaa-Niksar-Koyulhisar-Kelkit-Tercan hattı (520 km); Erbaa-Çarşamba-Samsun hattı (140 km); Çarşamba-Terme-Ünye hattı (51 km); Bayburt-Gümüşhane-Trabzon hattı (220 km); Tercan-Muş hattı (250 km); Isparta-Antalya hattı (150 km); Çumra-Seydişehir-Yenişehir-Şarkikaraağaç-Eğirdir hattı (320 km); Konya-Ankara hattı (300 km); Diyarbakır-Akdoğan (Arada) hattı (140 km); Çerikli-sungurlu-Alaca-Kayabaşı hattı (350 km)[86]. Bu hatlar yapılmış olsaydı, bugünkü mevcut hatlara yaklaşık 4000 km.lik hat eklenmiş olacaktı. Dikkatle incelendiğinde

---

82 "2134 ve 2214 Numaralı Kanunlar Mucibince İnşası Mukarrer Afyon-Antalya ve Filyos-Ereğli Hatları İçin 1934 Malî Senesi Zarfında Vaki Olunacak Masarif karşılığı Hakkında 1934 Malî Senesi Muvazene-i Umumiye Kanunu'nun 18. Maddesine Bir Fıkra İlâvesine Dair Kanun", Kanun No.: 2520, Tarih: 18 Haziran 1934, *Nafia İşleri Mecmuası*, 1/2 (Temmuz 1934): 61-2.

83 Bkz. Alaçam 1940.

84 Bkz. "Türkiye Cümhuriyeti Demiryollarile Irak ve İran Demiryollarının Birleştirilmesi İçin Yaptırılan Etüt", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 57.

85 Bkz. "Türkiye Cümhuriyeti Demiryollarile Irak ve İran Demiryollarının Birleştirilmesi İçin Yaptırılan Etüt", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 4/5 (Birinciteşrin 1937): 57-63.

86 Bkz. "Cümhuriyetimizin 20.Yıldönümü Kutlanırken Demiryollar Politikamızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/5-6 (Birinciteşrin 1943): 24-25; "İnşası Düşünülen Demiryollarımızdan Şimal Hatları", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 10/5-6 (Birinciteşrin 1943): 114-128.

1940'larda planlanmış olan bu hatların bugün dahi ihtiyacı duyulan hatlar olduğu görülecektir. 1948'de bu program revize edilerek 3200 km.lik hattın yapımı planlandı. bu hatların 10-15 yılda bitirilebileceği düşünülüyordu (Bkz. Ek 19). Yeni hatlar belirlenirken gözönünde tutulan hedefler şu şekilde ifade ediliyordu[87]:

> Ticarî ve iktisadî muvazene ve stabilizasyonun en belli başlı unsurlarından bulunan rasyonel bir hale gelebilecek bir demiryol münakale sisteminin kurulabilmesi için, henüz tamamlanmamış bulunan ana şebekenin tamamlanarak uzak mesafeli kitle nakliyatına imkân vermek ve memleketin ticarî, iktisadî, kültürel ve savunmasiyle ticarî bütünlüğünü sağlamak lâzımdır. Bunu da ancak demiryolu ile temin edebiliriz. Bu itibarla demiryolu şebekemizin tamamlanması zaruret ve ihtiyaçları dün olduğu gibi bugün de ayni şiddet ve ehemmiyetle kendini duyurmaktadır.

"Ana şebeke"nin hâlâ tamamlanamadığını belirtelim. Bırakın ana şebekenin tamamlanmasını, hatların modernizasyonu ve elektrifikasyonu dahi ihmal edilmiş görünüyor. Oysa daha 1940'larda demiryollarının elektriklendirilmesi gereğinden söz edilmekteydi[88].

Türkiye'de Demiryollarının Çöküş Süreci

Bu süreç dört aşamada tarif edilebilir. Birinci aşamada mevcut bazı hatların söküldüğünü görmekteyiz. İkinci aşamada, II. Dünya Savaşı sonrasında Amerikan etkisi altına giren Türkiye ekonomisinde tamamen karayolu ağırlıklı bir ulaştırma politikasının benimsenmesi ve demiryolu yapımının ters bir ivmeyle, sonunda durmak üzere azalmasına bağlı olarak demiryolu işletmeciliğinin zayıflamaya başladığı söylenebilir. II. Dünya Savaşı öncesinde karayolları, daha çok demiryollarını beslemeye dönüktü ve Türkiye'nin asfalt, stabilize, toprak tesviye ve ham yol olmak üzere toplam 47.080 km. yolu vardı[89]. Üçüncü aşamada bazı hatların işletme dışına alındığı gözlemlenmektedir. Dördüncü aşamada ise çok yoğun işletilen hatların işletme kalitesinin düştüğüne ve gereken yatırımların yapılmadığına işaret edilebilir.

Bu duraklama ve gerileme dönemi, Devlet Demiryolları idaresinin bir kamu iktisadi teşekkülü haline getirilmesiyle başlar. Bu mukadderatın ilk işaretleri, aslında bir "tasarruf dönemi" olarak anılan 1946-1953 döneminde görülebilmektedir. 1946-1953 döneminde bir tasarruf ve daralma dönemi yaşayan Devlet Demiryolları, 22

---

87 *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 73.
88 bkz. Yümer 1940.
89 Bkz. DİE 1983.

Temmuz 1953 tarih ve 6186 sayılı kanunla yılında katma bütçeli yapıdan ayrılarak iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiştir. Bu kanunla idarenin adı "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" (TCDD) olmuştur. Böylelikle işletmenin demiryolu inşaatı ile organik ilişkisi koparılmış oluyordu. Buna bağlı olarak, sadece mevcut hatların düzeyini yükseltecek kısmî projelere öncelik verilmeye başlandı. Örneğin 1953'den itibaren Halkalı-Sirkeci banliyö hattı ile İstanbul-Ankara-Zonguldak hattının elektrifikasyonu için etütlere başlanmıştı. Ancak bu projenin sadece Halkalı-Sirkeci ayağı, 1956 yılında gerçekleşebildi[90]. Çeşitli idarî değişikliklerin yanında, 1958'de Çeltek kömür madeni işletmesi Amasya belediyesine devredildi[91]. Bu dönemde demiryollarındaki taşımacılığın yavaş yavaş karayollarına yönlendirilmeye çalışıldığı, bunun için yüksek standartlı karayolu yapımına ağırlık verildiği görülmektedir. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'nin Amerika Birleşik Devletleri ile yakın ilişkiler kurması ve Marshall yardımından yararlanması, dikkatleri demiryolu yapımından ziyade karayolu taşımacılığına kaydırmıştı. 1950'deki iktidar değişimi sonrasında Türkiye'nin ulaştırma politikası neredeyse tamamen Amerikan etkisine girdi. II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'ye Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) adına gelen James M. Barker başkanlığındaki kurulun sunduğu "Barker Raporu" ve 1947'de Türkiye'ye gelen ABD Federal Karayolları İdaresi Genel Müdür Yardımcısı'nın adıyla anılan "Hilts Raporu", 1950'lerde uygulanacak ulaştırma politikası üzerinde oldukça etkili olmuştur. Bu yıllarda Marshall yardımı çerçevesinde Türkiye'ye verilen dış kredinin 5 milyon USD'lık bölümüyle yol yapım makineleri satın alınmıştı. Amerikan "telkini"nin esası, Amerika'nın dünya ekonomisine dikte ettiği petrolle çalışan lastikli taşıtların egemen olduğu bir ulaştırma politikası idi. Bunun ideolojik altyapısı bireycilik ve meydanın "bireyin özgürce seyahatine imkân tanıyan" binek araçlara bırakılması idi. Bu nedenle toplu taşımacılık alanına yapılan yatırımlar giderek azaldı ve durdu. 1960'da karayollarının uzunluğu 61.542 km.ye ulaşmıştı[92]. 1950 rakamıyla kıyaslandığında karayollarının gelişimi, 1960'da % 31, 1970'de % 189,7 ve 1980'de ise % 395 düzeyindeydi. 1923'den 1950'ye gelinceye değin demiryollarının gelişimi % 104 seviyelerinde iken, 1950-1980 arasında sadece % 6,3 düzeyinde kalmıştır. Değil yeni hatlar planlamak, 1940'larda planlanmış Van-İran demiryolu bile ancak 1971'de hizmete açılabildi. 1950'den sonra yapılmış olan en uzun hat budur. Bu projenin tamamlanmasının arkasında ulusal bir ulaşım politikası değil, soğuk savaş döneminde Sovyet Bloku'nu Yakın Doğu'dan ablukaya alan CENTO girişiminin lojistik ihtiyaçları yatmaktadır. Bunların dışında

90 Işıksaçan 1961: 79.
91 Işıksaçan 1961: 82.
92 Bkz. DİE 1983.

1971-2000 döneminde sadece Menemen-Aliağa hattı ile Hanlı-Bostankaya varyantı inşa edilmiştir. Bu arada bazı banliyö güzergâhlarının çift hale getirilmesi ve elektrifikasyonu ile birlikte[93], uzun hatlar içinde sadece Haydarpaşa-Ankara hattının elektrifikasyonu tamamlanmıştır. 1944'de dar ve geniş hat olmak üzere toplam 7569 km. demiryolu mevcuttu ve buna 6800 km. daha ilave edilerek hat uzunluğunun 14.369 km.ye çıkarılması planlanıyordu. 1945 fiyatlarıyla 1 km. demiryolu ortalama 250.000 TL'sına mal olmaktaydı. Buna göre yeni demiryollarının yapılması için 1,7 milyar TL'sına ihtiyaç vardı. 1950 yılı döviz kurundan hesap edilecek olursa 6800 km. ilave demiryolu için gereken para hemen hemen 4 milyar USD civarındaydı. Yani bugün IMF'den kısa vadede beklediğimiz "kredi yardımı"nın neredeyse yarısıyla koskoca bir demiryolu şebekesine sahip olabilirdik. Buna göre mevcut bütçe imkânları ve inşaat hızı dikkate alındığında bütün hatların tamamlanması için 23 yıla ihtiyaç duyuluyordu[94]. Demek ki, 1945 yılından itibaren bu demiryollarının yapımına başlanmış olsaydı, tahminen 1968 yılında bugün hayal dahi edemediğimiz bir demiryolu şebekesine sahip olacaktık.

1950 sonrasında hükûmetler, birinci aşamada belirlediğimiz gibi, sadece demiryolu yapmamakla kalmadı; yapılmış bazı hatları da söktü ya da işletmeyi bıraktı. 1953 yılında sökülen ilk hat, Bursa-Mudanya dar hattı olmuştur[95]. Bugün o hattın yerinde hem yapımı hem bakımı son derece pahalıya mal olan gidiş-gelişi ayrılmış bir karayolu mevcuttur. Oysa 1930'lu yılların istatistiklerine bakıldığında bu hattın diğer hatlarla kıyaslandığında yoğun bir yolcu talebine sahip olduğu görülecektir (bkz. Ek 20). Bu dönemde Ilıca-Palamutluk dar hattı da söküldü. Şimdi Küçükkuyu'dan Edremit'e kadar uzanan neredeyse 10 metre genişliğindeki karayolu, karayolunun iki tarafını kaplayan tatil sitelerinde yaşayanların sahile inerken yaşadıkları tehlike, karayolunun cazibesiyle bu güzel sahilin betonla çirkinleşmesi düşünülürse, bu sahildeki demiryolu kaybının getirdiği zararın büyüklüğü kıyas edilebilir. Bunların yanında 1980'de yeniden işletmeye sokulmak zorunda kalınan Samsun-Çarşamba dar hattı, 1955'de işlevsizlik gerekçesiyle kaldırılmıştı.

TCDD İşletmesi'nin maddi varlığının, iş yapma ve işletme gücünün ve personel miktarının gerilemesi, gerileme dönemini gözler önüne seren sayıları verir. Kendisiyle rekabet eden hiçbir başka kuruluş olmamasına karşın TCDD İşletmesi personel sayısı sürekli gerilemiştir. 1984'de 27.943 memuru ve 37.021 işçisi olan TCDD'nin personel kapasitesi 1991'de 4.236 memur ve 27.952 işçiye inmiştir[96].

93 Bu banliyö güzergâhları Sirkeci-Halkalı (1955), Haydarpaşa-Pendik (1963), Pendik-Gebze (1969), Ankara-Sincan (1972) ve Ankara-Kayaş (1972) hatlarıdır.

94 "İnşalarına Karar Verilen Yeni Demiryollarımız", *Nafia Dergisi*, 11/2 (Birinciteşrin 1944): 40.

95 Işıksaçan 1961: 19.

96 DİE 1991: 439.

Türkiye'de ticaret hacminin artmasına karşın, demiryollarıyla taşınan yük miktarında değişme yoktur. 1984'de toplam 14.772.000 ton yük taşınmışken 1991'de taşınan yük miktarı 14.847.000 tondur[97].

Bu arada başlanmış bazı projelerin kör topal ilerletildiğini görürüz. Bu projelerden birisi Erzurum-Kars-Hudut demiryolunun normal ekartmana çevrilmesi işidir. Diğeri İran sınırına doğru ilerlemesini yavaşça sürdüren Elazığ-Tatvan demiryoludur. Bir diğer zorunlu iş, güney trenlerinin Suriye'ye girip çıkmak zorunda kalmalarını önlemek için Narlı-Kargamış hattının bitirilmesidir. Bir de Avrupa'ya ve Edirne'ye giderken Yunanistan'a girip çıkma zorunluluğuna karşı Pehlivanköy-Edirne-Kapıkule hattının yapılmasıdır. Bu hattın inşasına 1968'de başlandı ve 1971'de bitirildi. 1980 yılına kadar bu zorunlu işler ve banliyö güzergâhlarının çift hatlı hale getirilmesi dışında bir metre dahi demiryolu yapılmamıştır.

Bu süreç içinde gündeme gelen en ciddi proje Ankara-İstanbul hattının kısaltılması, yüksek standartlı bir çift hat şekline sokulması ve elektrifikasyonu idi. Böylelikle İstanbul-Ankara arası 4,5 saate indirilecekti. Bu projenin hayata geçmesine ilişkin en önemli adım ise Ayaş tünelleri diye anılan altyapının inşaatına başlanması olmuştur. Ancak 1981'de ekonomik bunalım nedeniyle devlet harcamalarında yapılan kısıntının vurduğu ilk proje bu oldu. 1983'de Anavatan Partisi'nin iktidara gelmesiyle, demiryollarını "komünizmin ulaştırma modeli" olarak gören Turgut Özal'ın başbakanlığında bu girişimin sürdürülmesi zaten beklenemezdi. Bunun yerine pahalı otoyol projelerine girişildi. Demiryolları bakımından elzem durumdaki hatların yenilenmesine gidilmekle yetinildi. Bunlardan en acil olan Ankara-İstanbul hattıydı. Bunun dışında bir yenilik olarak sadece Sıvas'taki yol kısaltma çalışması anılabilir. Bugün üç proje gündemdedir. Bunlardan ilki, yılan hikâyesine dönmüş Ankara-İstanbul hattını eski güzergâhı üzerinden modernleştirme çalışmasıdır. Bu konuda elektriklendirme gibi kısmî ilerlemeler kaydedilmiştir. İkincisi Kars-Tiflis demiryolu projesidir. Hakkında çok şey söylenmiş olmasına karşın bu projeye henüz başlanmış değildir. Üçüncüsü ise güneydeki hudut hattını yukarıya alarak GAP bölgesinin ulaştırma ihtiyaçlarına hizmet etmesi düşünülen yeni GAP güzergâhıdır. Bu güzergâh Gaziantep-Kargamış hattından ayrılarak Birecik üzerinden Urfa'ya, oradan Viranşehir-Kızıltepe yolunu izleyerek Nusaybin'e ulaşmaktadır. Güneydoğu Anadolu Projesi'nin önemli bir altyapı ayağı olmakla birlikte, bu projenin hayata geçirilmesi konusunda da henüz bir belirti yoktur. Oysa Gaziantep-Urfa otoyolu inşaatına başlandı bile...

Türkiye'nin önemli metal sanayi merkezlerinden Bursa'ya hâlâ demiryoluyla ulaşmak mümkün değildir. Türkiye'nin en büyük kenti İstanbul'dan üçüncü büyük

97 DİE 1991: 440.

şehri İzmir'e trenle gidilemez. En önemli turizm kentimiz olan Antalya'ya demiryolu hattı yoktur. Görmezden gelinen bu gerçekler, aslında "trajikomik" bir duruma ve büyük bir ihmalden kaynaklanan temel bir soruna işaret etmektedir.

Sonuç

Demiryolları ihmalinin en önemli sonucu, karayollarındaki can ve mal kaybı ile sakat kalanlardır. 1984-1989 yılları arasında karayollarında hayatını kaybedenlerin sayısı 17.653, yaralı sayısı 249.950 kişi; 1990-2000 yılları arasında ölü sayısı 61.215 kişi, yaralananlar ise 1.206.903 kişidir. 1984-1989 döneminde demiryolu kazalarında ölenlerin sayısı sadece 1.173, yaralı sayısı ise 2.628 kişidir[98]. Aynı dönemde karayollarındaki can kaybı dikkate alınırsa oran 1/15'dir. Ulaşımda demiryollarının payına bakıldığında bu ihmalin bir başka boyutu somut bir biçimde görülmektedir. Bu pay ABD'de % 38, Almanya'da % 22 iken, Türkiye 'de sadece % 3'tür. Türkiye'de yolcu taşımada demiryollarının payı 1955'de % 24 iken, 1970'de % 8'e, 1996'da ise % 3'e gerilemiştir. Yük taşımacılığında da durum parlak değildir. 1955'de yük taşımacılığının % 53'ü demiryoluyla yapılırken bu oran 1970'de % 22'ye, 1996'da % 7'ye düşmüştür. Oysa 10 tıraylerin 1000 km.de taşıdığı azami yük 265 ton iken, bir lokomotif aynı mesafede 800 ton yük çekebilmektedir. Taşınan yükte demiryolu 1/3 oranında, harcanan yakıtta da 1/10 daha avantajlıdır. Sadece işletme verimliliği açısından değil inşaat maliyetleri açısından da demiryolunun üstünlüğü tartışılmaz. Demiryolu inşaat maliyeti, otoyol yapım maliyetine göre ortalama 1/3 daha ucuzdur. Ayrıca bir otoyol için 100 m. genişliğinde bir alanı istimlak etmek gerekirken, bu alan demiryolu için 50 m.ye düşmektedir. Bugünkü değerlerle 1000 km^2'lik alan için Türkiye'de 11 km., Yunanistan'da 18 km. ve Almanya'da 114 km. demiryolu hattı bulunduğu dikkate alınırsa, ülkenin ne kadar geride kaldığı trajik bir biçimde görülebilecektir. 1 km. demiryoluna düşen karayolu uzunluğu bakımından da Türkiye vahim bir durumdadır. Bu oran 1979 rakamlarıyla Türkiye için 20.4 iken; ABD'de 10.7, Almanya'da 15.7, eski Sovyetler Birliği'nde 5.4, İspanya'da 10.6 ve Bulgaristan'da 8.4'tür[99].

Türkiye, yeniden demiryollarına dönmedikçe, karayolu ulaşımına bağımlılığın getirdiği irrasyonel ekonomik koşulları, çirkinliği, konforsuzluğu ve bir tür "modernzede"liği sürdürmeye devam edecektir. Bu koşullar ülke ekonomisinin yaşadığı kayıpların yanında, telafi edilemeyecek can kayıplarını da her yıl adeta yeniden üretmektedir. Bütün bu kayıpların sorumlusu, gerekli demiryolları yatırımlarını yapmayan siyasî karar alma mekanizmalarıdır. Bu mekanizmaların nasıl bir siyasî

98 DİE 1991: 440.

99 Merdol 1985: 2770.

çıkar ağının odağında demiryollarını ıskaladığı ise açıklıkla görülebilmektedir. İzmit körfezinde otomobil fabrikalarına bedava kamu arazisi tahsis edenler ya da Karadeniz'in daracık, heyelana açık kıyısına bir otoyol ucubesin kondurabilenler, belki küçük ya da kısa vadeli çıkarları doyurmaktadırlar ama, bizim nezdimizde, ileride mutlak biçimde oluşacak kayıpların sorumluluğunu da şimdiden taşımaktadırlar.

EK 1
ŞARK (TRAKYA) DEMİRYOLLARI

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Yenikapı-Florya	16,662	05.01.1871
Florya-Hadımköy	30,033	22.07.1872
Sirkeci-Yenikapı	4,758	27.07.1872
Hadımköy-Çatalca	19,609	17.04.1873
Çatalca-Hudut (Pition)	209,836	23.06.1873
Hudut-Edirne (Karaağaç)	7,137	23.06.1873
Mandıra-Kırklareli	45,594	19.06.1912
	333,629	
Hadımköy-Kurukavak	10,936	23.04.1941
Pehlivanköy-Kapıkule (Hudut)	67,812	1971
	412,377	

EK 2
HAYDARPAŞA-İZMİT DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Haydarpaşa-Feneryolu	3,322	1871
Feneryolu-Fenerbahçe (Şube Hattı)	1,758	22.09.1872
Feneryolu-Pendik	21,172	22.09.1872
Pendik-Gebze	19,681	01.01.1873
Gebze-İzmit	47,096	01.08.1873
	93,029	

EK 3
İZMİR-AYDIN DEMİRYOLLARI

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Şirinyer (Paradiyus=Kızılçullu)-Buca	2,460	27.07.1860

İzmir (Punta=Alsancak)-Aydın	130,012	01.07.1867
Aydın-Kuyucak	56,932	1881
Kuyucak-Sarayköy	43,825	06.1882
Torbalı-Çatal-Tire	47,541	11.1883
Gaziemir-Seydiköy	1,088	1886
Çatal-Ödemiş	24,898	1888
Sarayköy-Goncalı-Sütlaç	125,735	1889
Goncalı-Denizli	9,400	13.10.1889
Sütlaç-Çivril	30,225	29.12.1889
Ortaklar-Söke	22,012	12.1890
Sütlaç-Eğridir	113,796	01.11.1912
	607,924	
Baladız-Burdur (Devlet Hattı)	23,900	01.10.1936
Bozanönü-Isparta (Devlet Hattı)	13,360	25.03.1936
	645,184	

EK 4
İZMİR-KASABA DEMİRYOLLARI

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
İzmir (Basmane)-Menemen	31,680	15.10.1865
Halkapınar-Bornova	4,974	15.10.1895
Menemen-Manisa-Turgutlu (Kasaba)	61,500	15.10.1865
Turgutlu-Alaşehir	75,790	12.03.1875
Alaşehir-Uşak	117,810	20.12.1887
Uşak-Afyon	134,946	1890
Manisa-Kırkağaç	80,853	1890
Kırkağaç-Soma-Bandırma (Şehir)	195,823	1912
	703,376	
Afyon (Şehir)-Karakuyu (Devlet Hattı)	112,400	25.03.1936
Menemen-Aliağa (Devlet Hattı) II. Hat	25,600	1998
	841,376	

EK 5
ANADOLU DEMİRYOLUNA DAHİL İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
İzmit-Büyükderbent	17,593	02.05.1890

Büyükderbent-Mekece	71,699	01.09.1891
Mekece-Vezirhan	32,832	15.09.1891
Vezirhan-İnönü	65,979	16.03.1892
İnönü-Ağapınar	55,823	18.06.1892
Ağapınar-Yamanlı	54,954	31.08.1892
Yamanlı-Sazılar	61,902	02.12.1892
Sazılar-Beylikköprü	14,317	12.12.1892
Beylikköprü-Ankara	109,518	31.12.1892
	484,617	

EK 6
ANADOLU HATTINA DAHİL ESKİŞEHİR-KONYA DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Eskişehir-Alayunt	66,874	30.12.1894
Alayunt-Kütahya (Şube hattı)	10,180	30.12.1894
Alayunt-Çöğürler	19,631	23.03.1895
Çöğürler-Afyon	74,725	04.08.1895
Afyon-Akşehir	98,018	27.11.1895
Akşehir-Ilgın	57,641	09.05.1896
Ilgın-Konya	116,769	29.07.1896
	443,838	
Arifiye-Adapazarı	8,491	01.11.1899
	452,329	

EK 7
BAĞDAT HATTINA DAHİL KONYA-YENİCE DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Konya-Bulgurlu	198,892	25.10.1904
Bulgurlu-Ulukışla	38,732	01.07.1911
Ulukışla-Durak	90,490	21.12.1912
Durak-Yenice	17,895	27.04.1912
	346,009	

EK 8
BAĞDAT HATTINA DAHİL CENUP DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Toprakkale-İskenderun	58,909	1912
Fevzipaşa-Meydanıekbez (Hudut I)	36,961	1912
Çobanbey (Hudut II)-Nusaybin (Hudut III)	381,542	1912-1917
Derbesiye (Şenyurt)-Mardin	24,340	1912-1917
	501,752	
Mersin-Tarsus-Adana (1906'da Bağdat hattına dahil oldu)	67,158	02.08.1886
Adana-Toprakkale	78,351	1912
Toprakkale-Fevzipaşa (Fransızlarca ikmal edildi)	63,080	1927
	710,341	
Adana (Gar)-Adana (Şehir) (Devlet Şube Hattı)	2,969	1936

EK 9
SAMSUN-SIVAS DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Samsun-Çarşamba (Dar ekartmanlı Şube Hattı)	35,037	1926
Samsun (Gümrük İskelesi)-Kavak	47,554	23.04.1926
Kavak-Havza	38,488	09.09.1927
Havza-Kayabaşı	59,825	21.11.1927
Kayabaşı-Zile	69,257	23.08.1928
Zile-Kunduz	61,447	30.08.1930
Kunduz-Kalın	100,349	31.08.1932
	411,957	
Samsun-Azot Müselles (Şube Hattı)	12,425	1980
	424,382	
Samsun-Çarşamba (Yeniden işletmeye alındı)	35,037	1980

EK 10
ANKARA-KAYSERİ-SIVAS DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Ankara-Yahşihan (Geniş hatta çevrilmesi)	85,860	17.01.1925
Yahşihan-Yerköy	117,601	20.11.1925
Yerköy-Kayseri	176,479	29.05.1927

Kayseri-İhsanlı		111,060	01.02.1930
İhsanlı-Sivas		111,360	30.08.1930
		602,360	

EK 11
FEVZİPAŞA-MALATYA-DİYARBAKIR DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Fevzipaşa-Gölbaşı	137,800	09.09.1929
Gölbaşı-Doğanşehir	54,014	01.11.1930
Doğanşehir-Malatya	56,745	23.04.1931
Malatya-Fırat	32,536	01.02.1932
Fırat-Yolçatı	62,313	10.08.1934
Yolçatı-Maden	75,950	30.08.1935
Maden-Diyarbakır	82,670	22.11.1935
	502,028	
Malatya Şehir Şube Hattı	3,000	29.10.1944

EK 12
KÜTAHYA-BALIKESİR DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Kütahya-Emirler	63,824	02.09.1929
Emirler-Balıköy	36,176	11.03.1930
Balıköy-Balıkesir	152,542	21.04.1932
	252,542	
Tavşanlı-Tunçbilek	13,373	01.06.1944
Kütahya-Seyitömer	26,512	1944
	292,427	

EK 13
IRMAK-EREĞLİ DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Bolkuş-Filyos (Hisarönü)	85,641	01.07.1930
Irmak-Çankırı	102,255	23.04.1931
Ortaköy-Bolkuş	60,115	01.06.1934
Çankırı-Atkaracalar	86,154	01.10.1935

Atkaracalar-Ortaköy	56,095	12.11.1935
Filyos (Hisarönü)-Çatalağzı	15,000	19.11.1936
Çatalağzı-Zonguldak	10,008	01.10.1937
Zonguldak-Kozlu	4,279	1945
Ereğli-Armutçuk	14,139	01.10.1953
	431,686	
Kozlu-Armutçuk	433,686	(Yapılmadı)

EK 14
KAYSERİ-ULUKIŞLA DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Kardeşgediği-Bor	45,360	30.11.1932
Bor-Boğazköprü	126,456	02.05.1933
	171,816	

EK 15
NARLI-KARGAMIŞ VE MARAŞ ŞUBE HATLARI

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Köprüağzı-Maraş	23,000	07.11.1948
Narlı-Gaziantep	84,009	26.10.1953
Gaziantep-Kargamış	90,925	27.01.1960
	197,934	

EK 16
SIVAS-MALATYA İLTİSAK HATTI VE SIVAS-ERZURUM-KARS DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Sıvas-Eskiköy	63,481	19.12.1935
Malatya-Yazıhan	33,340	01.06.1936
Eskiköy-Çetinkaya	47,935	01.11.1936
Yazıhan-Hekimhan	36,960	01.11.1936
Hekimhan-Çetinkaya	69,520	07.06.1937
	251,236	
Çetinkaya-Erzincan	220,417	19.09.1938
Erzincan-Erzurum	214,857	20.10.1939

Erzurum-Hasankale	40,698	20.12.1949
Hasankale-Horasan	44,663	01.01.1951
Horasan-Sarıkamış	71,509	30.09.1959
Sarıkamış-Kars	59,283	?
Kars-Doğukapı (Ermenistan Hududu)	64,199	?
	966,862	
Mezra-Aktaş (Gürcistan Hududu)	90 (tak.)	(Projelendirildi)

EK 17
DİYARBAKIR-CİZRE-IRAK DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Diyarbakır-Bismil	47,382	01.09.1940
Bismil-Sinan	28,424	01.01.1942
Sinan-Batman	14,726	01.07.1943
Batman-Beşirî	32,707	09.05.1944
Beşirî-Kurtalan	36,311	29.10.1944
	159,550	
Kurtalan-Cizre (Irak Hududu)	324 (tak.)	(Yapımına başlanmadı)

EK 18
YOLÇATI-VAN-İRAN DEMİRYOLU

Hat	Kilometre	İşletmeye alındığı tarih
Yolçatı-Elazığ	23,926	10.08.1934
Elazığ-Palu	69,947	01.07.1946
Palu-Genç	62,741	16.12.1947
Genç-Muş	108,419	26.10.1953
Muş-Tatvan (Gar)	93,984	25.10.1965
Tatvan (Gar)-Tatvan (Tuğ İskelesi)	4,773	25.10.1965
Van İskelesi-İran Hududu	116,690	29.10.1971
	480,480	

EK 19

(1948'de Uzmanlar kurulu tarafından tespit edilmiş "yurdumuzun yakın bir gelecek için muhtaç bulunduğu milli demiryollarının istikâmetleri"*)

Planlanan Hat	Uzunluğu (km.)	Bugünkü Durumu
Gaziantep-Birecik-Kargamış	96	Tamamlandı
Kozlu-Ereğli	40	Yapılmadı
Somucak-Tosya-Merzifon-Amasya	275	Yapılmadı
Bozüyük-İnegöl-Bursa-Mudanya	185	Yapılmadı
Yenişehir-Mekece	60	Yapılmadı
Amasya-Erbaa-Murmuş-Erbaş	520	Yapılmadı
Murmuş-Bayburt	20	Yapılmadı
Erbaa-Çarşamba-Samsun	128	Yapılmadı
Pendik-Arifiye-Mudurnu-Bolu-İsmetpaşa	360	Yapılmadı
Ankara-Mudurnu	200	Yapılmadı
Burdur-Antalya	185	Yapılmadı
Ankara-Konya	275	Yapılmadı
Bursa-Okçugöl	92	Yapılmadı
Okçugöl-Çanakkale	185	Yapılmadı
Kayseri-Maraş-Toprakkale	410	Yapılmadı
Konya-Aksaray-Kayseri	282	Yapılmadı
Eğirdir-Çumra	300	Yapılmadı
Murmuş-Trabzon	200	Yapılmadı
Yerköy-Yozgat	40	Yapılmadı
Ereğli-Akçakoca-Düzce-Akyazı	125	Yapılmadı
Karabük-Safranbolu-Kastamonu-Taşköprü	175	Yapılmadı
Muş-Tercan	220	Yapılmadı
Diyarbakır-Arada (Kurtalan-Cizre)	130 (170)	Yapılmadı
Alibey-Sungurlu-Kayabaşı	240	Yapılmadı
Burdur-Tefenni-Acıpayam-Fethiye	295	Yapılmadı
Muş-Varto-Ağrı	400	Yapılmadı
Gaziantep-Kilis	60	Yapılmadı

* Kaynak: *Bayındırlık Dergisi*, 16 (Aralık 1948): 74-5.

EK 20

1934 YILINDA TREN TARİFELERİ*

Yolcu Trenleri

Hat	Servisler	Sefer Adedi
DDY	İstanbul-Ankara-İstanbul	Hergün
DDY	İstanbul-Ankara-İstanbul	Hergün
DDY	Haydarpaşa-Adana-Haydarpaşa	Haftada 2
DDY	Mudanya-Bursa-Mudanya	Hergün
Nusaybin	Adana-Mardin-Nusaybin-Mardin-Adana	Haftada 2
İzmir-Kasaba	İzmir-Bandırma-İzmir	Haftada 2
Şark	İstanbul-Edirne-İstanbul	Hergün
Şark	İstanbul-Edirne-İstanbul	Hergün

Muhtelit Trenler

Hat	Servisler	Sefer Adedi
DDY	Ankara-Kayseri-Ankara	Hergün
DDY	Kayseri-Sivas-Kayseri	Haftada 3
DDY	Haydarpaşa-Ankara-Haydarpaşa	Hergün
DDY	Eskişehir-Ankara-Eskişehir	Haftada 2
DDY	Irmak-Çankırı-Irmak	Haftada 3
DDY	Filyos-Balıksık-Filyos	Haftada 2
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Hergün
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Hergün
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Hergün
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Hergün
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Hergün
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Haftada 2
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Haftada 5
DDY	Arifiye-Adapazarı-Arifiye	Haftada 5
DDY	Samsun-Zile-Samsun	Hergün
DDY	Zile-Sivas-Zile	Haftada 3
DDY	Eskişehir-Kütahya-Balıkesir-Kütahya-Eskişehir	Haftada 3
DDY	Kütahya-Alayunt-Kütahya	Hergün
DDY	Kütahya-Alayunt-Kütahya	Haftada 2
DDY	Kütahya-Alayunt-Kütahya	Haftada 2

* Kaynak: Hines vd. 1936:412-4.

Hat	Servisler	Sefer Adedi
DDY	Kütahya-Alayunt-Kütahya	Haftada 3
DDY	Kütahya-Alayunt-Kütahya	Haftada 3
DDY	Alayunt-Kütahya	Haftada 5
DDY	Mersin-Adana-Mersin	Hergün
DDY	Mersin-Adana-Mersin	Hergün
DDY	Mersin-Adana-Mersin	Hergün
DDY	Adana-Fevzipaşa-Malatya-Fevzipaşa-Adana	Hergün
DDY	Malatya-Fırat-Malatya	Haftada 3
DDY	Malatya-Fırat-Malatya	Haftada 3
DDY	Mudanya-Bursa-Mudanya	Hergün
DDY	Erzurum-Horasan-Erzurum	Haftada 2
DDY	Horasan-Sarıkamış-Horasan	Haftada 2
DDY	Sarıkamış-Kars-Sarıkamış	Haftada 2
DDY	Kars-Leninakan-Kars	Haftada 2
DDY	Samsun-Çarşanba-Samsunı	Hergün
DDY	Samsun-Çarşanba-Samsunı	Hergün
DDY	Samsun-Çarşanba-Samsunı	Haftada 6
Nusaybin	Meydanıekbez-Nusaybin-Meydanıekber-Mardin	Haftada 2
Nusaybin	Fevzipaşa-Meydanıekbez-Fevzipaşa	Hergün
Nusaybin	Toprakkale-İskenderun-Toprakkale	Haftada 3
İzmir-Kasaba	İzmir-Afyonkarahisar-İzmir	Hergün
İzmir-Kasaba	İzmir-Salihli-İzmir	Hergün
İzmir-Kasaba	İzmir-Bandırma-İzmir	Haftada 5
Aydın	İzmir-Denizli-İzmir	Hergün
Aydın	Ödemiş-Torbalı-Ödemiş	Hergün
Aydın	Tire-Çatal-Tire	Hergün
Aydın	Tire-Çatal-Tire	Hergün
Aydın	Söke-Reşadiye-Söke	Hergün
Aydın	Denizli-Eğirdir-Denizli	Haftada 3
Aydın	Çivril-Sütlaç-Çivril	Haftada 3
Aydın	Çivril-Sütlaç-Çivril	Haftada 3
Aydın	Nazilli-Reşadiye-Nazilli	Haftada 6
Aydın	Söke-Nazilli-Söke	Haftada 6
Aydın	Ödemiş-İzmir-Ödemiş	Haftada 1
Aydın	Tire-Çatal-Tire	Haftada 1
Aydın	Tire-Çatal-Tire	Haftada 1
Aydın	İzmir-Torbalı-İzmir	Hergün

Hat	Servisler	Sefer Adedi
Aydın	Nazilli-Eğirdir-Nazilli	Haftada 1
Şark	İstanbul-Uzunköprü-İstanbul	Haftada 3
Şark	Alpullu-Kırklareli-Alpullu	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Edremit-Palamutluk	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Ilıca-Havran-Ilıca	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Ilıca-Havran-Ilıca	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Ilıca-Havran-Ilıca	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Ilıca-Edremit-Ilıca	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Akçay-Havran	Hergün
Ilıca-Palamutluk	Palamut-Ilıca	Hergün

EK 2

1930-1931-1932 YILLARINA AİT TAŞINAN YOLCU MİKTARLARI*

(Sadece DDY'nın taşıdığı yolcu sayıları)

Kısım	1930	1931	1932
Bütün Banliyö Hatları	3.551.304	3.375.316	3.478.153
Haydarpaşa-Eskişehir	910.103	707.078	596.805
Eskişehir-Ankara	196.472	149.282	131.407
Eskişehir-Afyon	87.980	62.847	48.475
Afyon-Yenice	237.196	157.181	106.293
Adana-Mersin	241.164	181.253	107.731
Adana-Fevzipaşa	12.182	10.553	15.380
Fevzipaşa-Diyarıbekir	27.727	36.786	39.700
Irmak-Filyos	13.253	20.177	16.382
Ankara-Kayseri	65.787	58.662	54.109
Kayseri-Sivas	16.417	14.169	18.452
Sivas-Samsun	64.983	66.916	58.972
Kütahya-Balıkesir	6.154	6.312	15.139
Bursa-Mudanya	-	46.204	43.722
Erzurum-Kars	22.318	5.864	10.339

* Kaynak: Hines vd. 1936: 418.

KAYNAKLAR

ALAÇAM, Sabih (1940), "Diyarbakır-Irak Hattı". *Bayındırlık İşleri Dergisi,* 7/3 (Ağustos 1940), ss. 10-17.

CAN, Bilmez Bülent (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923).* İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

DİE (1983), *Türkiye İstatistik Yıllığı.* Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı Yayını.

EARLE, Edward M. (1966), *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism.* New York: Russell and Russell.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI (1975), *Türk İstiklâl Harbi, C. VII: İdarî Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923).* Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayını.

GÜLSOY, Ufuk (1994), *Hicaz Demiryolu.* İstanbul: Eren Yayınları.

HINES, W. D. vd. (1936), *Türkiye'nin İktisadî Bakımdan Umumî bir Tetkiki, 1933-1934,* Kitap II (Cilt III, IV). Ankara: Mehmed İhsan Matbaası.

IŞIKSAÇAN, Mustafa (1961), "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryol Dergisi,* 434-435 (Ayrıbasım ek).

KARKAR, Yaqub N. (1972), *Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914.* New York, Washington, Hollywood: Vantage Press.

KURMUŞ, Orhan (1982), *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi.* Ankara: Savaş Yayınları.

MARTIN, Bradford G. (1959), *German-Persian Diplomatic Relations, 1873-1912.* Gravenhage: Mouton & Co., Publishers.

MERDOL, Arif (1985), "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi,* C. 10. ss. 2769-2772.

NOVİÇEV, A. D. (1979), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi* (çev. N. Dinçer). Ankara: Onur Yayınları.

ÖZYÜKSEL, Murat (1988), *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları.* İstanbul: Arba.

RATHMANN, Lothar (1982), *Berlin-Bağdat. Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi* (haz. R. Zarakolu). İstanbul: Belge.

TAYLAN, O. Tevfik (1936), *Demiryollar İşletmesi. Teşkilât, Tarifler, Katarlar ve Cer İşleri.* İstanbul: Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası.

YÜMER, Emin (1940), "Demir Yollarının Elektriklendirilmesi". *Bayındırlık İşleri Dergisi,* 7/4 (Eylûl 1940), ss. 15-21.

Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri

Leyla ŞEN*

Ulaştırma, ekonomik ve sosyal kalkınmanın neredeyse her boyutunun gerekli bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Gerekli bir unsur olması, ülke topraklarını üretime açması ve ürünlerin pazarlanması bağlamında açıklanmakta ve yetersiz ulaştırma, dünyadaki açlık olgusunun temel nedenlerinden bir tanesi olarak tanımlanmaktadır (Owen, 1964: 1). Pratik ihtiyaçları karşılamada oynadığı bu önemli rolü yanı sıra, ulaştırma, dünya ekonomik sisteminin merkezinde olan ülkelerin, periferideki ülkeleri dünya ekonomik sistemine entegrasyonunda önemli bir araçtır. Ulaştırmanın merkez-çevre bağlamında bir diğer önemli işlevi de, çevrenin iç çevresini, çevrenin merkezine entegre etmesidir. Ulaştırmanın, stratejik-yönetsel işlev diyebileceğimiz bu iki boyutlu entegrasyon süreciyle iç içe olan bir diğer işlevi de ekonomik olmakta ve daha çok üretim merkezinin pazarlara bağlanması anlamını taşımaktadır. Anadolu topraklarının dış pazarlara bağlanmaları ve dünya ekonomik sistemine entegre edilmesi süreci, merkez ülkeler tarafından başlatılmış olan ulaştırma yatırımları ile ivme kazanmış ve tamamlanmıştır. Makalede, bu entegrasyon süreci, Osmanlı İmparatorluğu'nda başlayan ulaştırma yatırımları ve bu yatırımların kısa ve uzun vadedeki sonuçları ile ulaştırma yatırımlarından merkez ülkeler ile çevreleştirilen Osmanlı İmparatorluğu yönetimlerinin beklentileri incelenerek tartışılacaktır.

Demiryolları ve telgraf, uluslararası güçler dengesine olan etkileri

* Bilkent Üniversitesi, Tarih Bölümü.

düşünüldüğünde ondokuzuncu yüzyılın en önemli yenilikleri olarak kabul edilebilir. Demiryolları, ortaya çıktıkları dünya konjonktürü itibariyle, merkez ülkelerin ucuz hammadde ve işgücü sağlayabilecekleri ve aynı zamanda kendi üretim fazlalarını satabilecekleri periferideki yerleşimlere etkin erişimini sağlayan araçlar olagelmiştir. Bir başka ifadeyle, çevrenin merkeze entegrasyonunu sağlayan birer "lokomotif" işlevi görmüştür. Demiryollarının önemi, hammadde kaynaklarını üretim merkezlerine bağlaması, özellikle kapitalist dünya ekonomisinin merkezindeki ülkelerde sanayilerin gelişmesine katkıda bulunarak kapitalist ilişkilerin güçlenmesi ve derinleşmesine hizmet etmesinden kaynaklanmaktadır (Can, 2000: 41; Kasaba, 1988: 42).

Kısa mesafeli demiryollarının yapılmasından kısa bir süre sonra, kıtalar ötesi demiryollarının yapılmasına başlanmıştır. Bir yerleşimi diğer bir yerleşim noktasına bağlayan kısa mesafeli demiryollarının yerini, her yöne uzanan, kıtalar aşan uzun demiryolu hatları almaya başlamıştı (Khariallah, 1991: 31, 44). Ortaylı'nın ifadesiyle, bu tarz demiryolu yapımı, "XIX. yüzyılda koloniyalist sistemin geldiği nokta ile ilgiliydi. Koloniyalist anavatanın sanayi gereksinimini karşılamak üzere, yol ve liman gibi alt yapısal tesisler kuran yeni sömürgecilikte, sermaye ihraç eden koloniyalist ülkeler bütün dünyada en çok demiryoluna para yatırıyorlardı" (Ortaylı, 1981: 37).

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları yapımı bu perspektiften değerlendirilmelidir. Bu dönemde yapılan demiryollarında görülen ağaç biçimli örüntü ve rasyonel olmayan, birbirini tamamlamayan düşük standartlı hatlar, izlenen politikanın somut kanıtlarıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, öncelikle dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilere ve buralardaki verimli ovalara uzanacak biçimde yapılmışlardır. Bölgenin hinterlandındaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına en uygun düşen bu ağaç biçimindeki örüntü, koloni tipindeki ekonomilerde çok sık rastlanan bir yapı olma özelliğini taşımaktadır. Hatlar yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmet ettiğinden, demiryolu sistemi ülke iç pazarını birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşememiş ve her devlet kendi çıkarına göre hat yaptığından kendi içerisinde tamamlayıcı bir şebeke kurulamamış, Anadolu, Suriye ve Mezopotamya'da birbiriyle bağlantısı olmayan kopuk demiryolu hatları meydana gelmiştir (Güven, 1982; Ortaylı, 1981; Khariallah, 1991).

Batılı devletler tarafından, XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı merkezi idaresinden imtiyazlar alınarak yapılmaya başlayan demiryolları, Osmanlı İmparatorluğunun merkez ülkelerine ve dünya ekonomisine entegrasyonu ve çevrelenme sürecinin önemli bir aracı olmuştur. Aşağıda değinileceği gibi, verilen imtiyazlar, demiryollarının örüntüsü, yerel el sanatları ve sanayi üzerindeki olumsuz

etkileri, kapitalist üretim ilişkilerinin gelişmesi, bölgelerarası dengesizlik gibi sonuçlar tesadüfi ya da Osmanlıya özgü olmamış, merkez ülkelerin yayılma politikalarının bir sonucu olarak, diğer çevre ülkelerindeki sonuçlara benzerlik gösteren bir şekilde Osmanlı İmparatorluğu ve onun halefi Türkiye Cumhuriyeti'nin dünya ekonomisine, hammadde üreten ve sanayi ürünleri bakımından gelişmiş Batılı ülkelere bağımlı bir ülke olarak katılımını perçinleyen faktörler olmuşlardır.

Demiryollarının merkez ülkelerin, ekonomik ve stratejik kısa, orta ve uzun vadedeki amaçlarını gerçekleştirmede önemli bir araç oldukları yadsınamaz bir gerçektir. Aşağıda bu bağlamda, topraklarında daha fazla demiryolu döşenmesi için sürekli kendisine başvurulan Osmanlı İmparatorluğu merkezi yönetiminin demiryolu inşası konusundaki tutumu incelenecektir.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLU POLİTİKALARI

Herşeyden önce, Avrupa devletlerinin demiryolu yatırımlarına kendi kısa, orta ve uzun vade çıkarları açısından yaklaşması karşısında, Osmanlı merkez yönetiminin de mümkün olduğunca Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri ve ekonomik çıkarlarını gözetmeye çalıştığını belirtmek gerekir. Özellikle 1881 sonrasında Avrupa devletlerinin kendi ararlarında artan rekabetinden yararlanmak için bir denge siyaseti izlenmiş ve Osmanlı İmparatorluğu için mümkün olan en iyi sonuçlar alınmaya çalışılmıştır (Gülsoy, 1994: 24).

Osmanlı merkez yönetiminin demiryolu yapımına olan yaklaşımını, Osmanlı askeri kapasitesini, merkeziyetçiliği ve ekonomik kontrolü arttırmak gibi hedefler şekillendirmiştir. O döneme ait çeşitli hatıratlar, Osmanlı merkez idaresi için demiryollarının askeri-stratejik ve ekonomik anlamlar taşıdığını ortaya koymaktadır. Demiryollarının askeri-stratejik bir araç olarak düşünülmesinin sebebi, merkezi idarenin zayıflaması ile İmparatorluğun çeşitli yerlerinde artan eşkıyalık ve asayişsizliği bastırmada asker sevkiyatının artırılması ve gerekirse asker gücü kullanılarak merkez yönetimine zorluk çıkarmaya başlayan tebaanın itaatini sağlama beklentisidir. Bu yönüyle demiryollarının önemli bir rol oynadığı entegrasyonun yalnızca çevre ülkeleri merkez ülkelere bağlamak anlamı taşımadığı, aynı zamanda çevre ülkenin merkezinin de çevrenin iç çevresi konumunda olan yerleri entegre etme işlevi gördüğü gözlemlenmektedir (Özyüksel, 1988: 11; Can, 2000: 42; Earle, 1924: 20).

Askeri-stratejik bu faktörün yanısıra, ekonomik faktörler de kuşkusuz belirleyici olmuştur. Osmanlı merkez idaresi, artan asayişsizlik ile vergi toplanamaması arasında doğrudan bir bağlantı olduğuna inanmaktaydı. Asayişsizliğin ve eşkıyalığın

yoğun olduğu yerlerde vergi toplanamaması nedeniyle yönetim, demiryolu ile artan asker sevkiyatının daha etkin vergi toplamaya yardımcı olacağını düşünmekteydi. Demiryolunun mali işlevi yalnızca vergi artışı ile sınırlandırılmamış, pazarlara ulaşamadığı için çoğu zaman ziyan olan ürünlerin demiryolu vasıtasıyla daha kolay ihraç edilmesiyle gümrük vergisinde de bir artış olacağı düşünülmüştür (Özyüksel, 1988: 11; Can, 2000: 47).

Merkez ülkelerin ve çevre merkezinin demiryolu yapımındaki beklenti ve hedeflerine kısaca değindikten sonra, Osmanlı ülkesinde yapılan hatlarda bu hedeflerin ne kadar gerçekleştiğini irdelemek gerekmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapmaya yönelik ilk teklifler, Avrupa'da modern demiryolculuğun başlangıcı olarak kabul edilen Eylül 1830'dan çok kısa bir süre sonra başlamıştır. Kıta Avrupa'sındaki devletlerin İngiliz mallarının ülkelerine girmelerini yasaklamalarıyla İngiltere'nin dış pazara yönelmesi, bu görece erken gelen tekliflerin ardındaki temel faktör olmuştur. Bunun yanısıra, Britanya İmparatorluğu için çok önemli olan Hindistan'a daha ucuz ve emniyetli bir şekilde gitme arayışları, Osmanlı Devleti sınırları dahilinde demiryolu yapımı tekliflerini de beraberinde getirmiştir. Teklifler 1830 gibi erken bir tarihte gelse de, Osmanlı İmparatorluğu'nda, demiryolu inşaatı bu tekliften yirmi bir yıl sonra, ilk olarak 1851'de Mısır'da başlamıştır. İskenderiye-Kahire arasına döşenmiş olan hat, 1854 yılında tamamlanmış, 1856 yılında işletmeye açılmıştır. Bu hat, İngilizlerin Hindistan'a daha kısa zamanda, emniyetli ve ucuz gitme arayışlarının bir ürünüydü. Osmanlı merkezi yönetimi demiryolu yapım imtiyazı vermek istememişse de, Londra'dan gelen baskılar karşısında bu imtiyazı vermiştir (Gülsoy, 1994: 17, 19; Can, 2000: 42; Özyüksel, 1988: 8-9).

Bu tarihten sonra demiryolu imtiyazı almak için yapılan müracaatlar hızla artmış, 1854-1866 arasında toplam 452 km demiryolu yapılmıştır. 1856 yılında bir İngiliz şirketine Anadolu'da İzmir- Aydın, Rumeli'de Köstence- Çernovoda arasında demiryolu yapımı ve işletmesi imtiyazı verilmiştir. Anadolu'da en eski demiryolu olma özelliğini taşıyan İzmir-Aydın hattının 70 km'ye yakın bir kısmı 1860'ların başında tamamlanmış, hattın tamamı ise 1866'da trafiğe açılmış ve değişik zamanlarda uzatılarak 1898'de 373 km'ye ulaşmıştır (Earle, 1924: 47; Özyüksel, 1988: 10).

Anadolu'da İngilizler tarafından inşa edilen ikinci demiryolu ise İzmir-Kasaba arasında döşenmiştir. 1864 yılında yapımına başlanan bu hat, 1866'da tamamlanmıştır. Bu iki hattın en önemli işlevi, Batı Anadolu bölgesinde var olan İngiliz nüfuzunun hızla yayılmasına yol açmış olmasıdır. Bu demiryollarının yapımının paralelinde ve sonrasında, bölgede İngiliz ticaretinde artış gözlenmiş, İngilizler madencilik, belediye hizmetleri gibi sektörlerde yatırıma yönelmişlerdir.

Bölgeden hammadde üretimini maksimum dereceye çıkarmak ve model yaratmak için İngiliz sanayiine hammadde ihraç etmeyi hedefleyen deneme mahiyetinde kapitalist çiftlikler de oluşturulmuştur. Bu hat daha sonra 1893'de Fransız Şirketi'ne devredilmiştir. Bu hatlar dışında, İngiliz sermayedarlar kısa ama önemli bir hat olan Mersin-Adana hattının imtiyazına sahiptiler ve Haydar Paşa- İzmit hattını da kiralamışlardı (Özyüksel, 1988: 12; Earle, 1924: 30).

Fransız şirketler Anadolu'da, 1893'te İngiliz sermayedarlardan satın aldıkları 168 km uzunluğunda, önemli bir hat olan İzmir-Kasaba hattına sahiptiler. Osmanlı merkez idaresinin Anadolu'da kapsamlı bir demiryolu yapım faaliyeti başlatılması yönündeki bu ilk girişimlerinden sonra Sultan, Anadolu'daki mevcut önemli demiryollarının uzatılmasını buyurmuştur. Bunun üzerine İzmir-Kasaba hattını işleten Fransız şirketi Manisa'dan Soma'ya kadar uzanan 100 km'lik bir hattın yapım imtiyazını da satın almıştır. Fransız çıkarlarına hizmet eden bir başka imtiyaz ise Beyrut'tan Şam'a kadar uzanan bir demiryolunun yapımıdır (Earle, 1924: 30).

Osmanlı İmparatorluğu'nu Avrupa'ya bağlayan Şark Demiryolları, 1888'de işletmeye açılmıştır. Bu demiryolu Avusturya sınırından başlayarak Belgrat, Niş,

Sofya ve Edirne'den geçerek başkent İstanbul'a ulaşmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğunu Londra'ya bağlayan bu yolun imtiyazı tek bir Avrupa devletine verilmemiş, İngiltere, Fransa, Belçika, İsviçre ve Avusturya'ya verilen kısa hatların yapımı ile tamamlanmıştır. Şark demiryollarının tamamlanmasından hemen sonra Osmanlı Sultanı, İmparatorluğun Asya'daki topraklarında kapsamlı bir demiryolu yapım programı başlatılması yönünde çalışmaların başlamasını istemiştir (Earle: 29; Can, 2000: 43-4).

Padişahın bu isteği uzun süredir Osmanlı merkez yönetiminin gerçekleştirmek istediği önemli bir projeyi yeniden gündeme getirmiştir. Osmanlı Asya'sında gerçekleştirilmesi istenilen kapsamlı demiryolunun ilk kısmını, 486 km'lik İzmit-Eskişehir-Ankara hattı oluşturuyordu. Bunun için Haydarpaşa-İzmit hattını işleten İngiliz şirkete bir kaç kez teklif götürülmüş, ancak olumlu yanıt alınamamıştır. Bu hattın yapımına 1888 yılında Deutsche Bank talip olmuş, 4 Ekim 1888'de hattın yapım imtiyaz sözleşmesi Osmanlı Hükümeti ile Deutsche Bank arasında imzalanmıştır. İmtiyaz karşılığında Haydarpaşa-İzmit hattının işletme hakkı da İngiliz şirketten Deutsche Bank'a devredilmiştir. Hattın yapımını gerçekleştirmek için Mart 1889'da Anadolu Demiryolu Şirketi kurulmuş, hat, şaşırtıcı bir hızla ilerleyerek 1892'de tamamlanmıştır. Yayılmacı politika izleyen diğer Batılı devletlerin muhalefetiyle karşılaşan Eskişehir-Konya hattı ise 1896'da tamamlanmıştır (Özyüksel, 1988: 65-6, 76).

1889'da Eskişehir-Konya hattının yapımı sırasında başlayan ve Konya'dan başlayıp Mezopotamya toprakları aşılarak Bağdat'a kadar uzanan Bağdat demiryolu yapım imtiyazının Almanlara verilmesiyle demiryolu yapım faaliyetlerinin perde arkasında olan nüfuz bölgesi elde etme yarışında yeni bir safhaya gelinmiştir. Merkez ülkelerin kendi aralarındaki yarış, merkezde daha hakim olma mücadelesinin sonucuydu. Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilinde yapılan demiryollarından Anadolu ve özellikle Bağdat Demiryolu, Avrupalı devletler arasında kıyasıya bir mücadeleye ve diplomasi savaşına dönüşen projeler olmuştur. Merkezde bulunan ülkeler için, demiryolu yapımı, Osmanlı sınırları içerisinde binlerce yerleşimin pazara bağlanması, tarım, madencilik ve ticaret alanında görülmemiş bir gelişme anlamı taşımaktaydı. Bu demiryolları İstanbul, İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanlarının hinterlandlarının Avrupa merkezlerine açılması demekti. Bu, ucuz hammadde ve çok değerli madenlerin dilediklerince çıkarılması ve kendi mamul mallarının da bu pazarlara akması anlamını taşıyordu. Osmanlı İmparatorluğu kadar yabancı yatırımcılar da demiryollarını politik stabilizasyonu sağlayacak bir araç olarak görüyordu (Earle, 1924: 18-9). Bağdat Demiryolu gibi Osmanlı'nın Asya'daki topraklarını boydan boya geçecek bir hat ise, pazara bağlanacak üretim merkezleri, yeraltı kaynakları ve artan mal hareketi

ile tek bir devletin eline geçemeyecek kadar değerli bir yatırım anlamını taşımaktaydı.

Bağdat Demiryolunun inşası ile ilgili ilk irade, Padişah Abdülaziz tarafından 1871 yılında yayınlanmıştır. İngiltere, Rusların doğu Anadolu'da yayılmalarına set çekebilmek için demiryolu imtiyazlarını elde etme amaçlarına ulaşmak üzere Büyükelçilik düzeyinde çeşitli girişimlerde bulunmuş, hattın İngiltere tarafından inşa edilmesinin hem Osmanlı Devleti hem de İngiltere'nin ortak çıkarları gereği olduğu yolunda propaganda yapmıştır. Ancak, Osmanlı merkez idaresi, Arabistan yarımadasındaki hakimiyetini düşünerek, demiryolunun yapım imtiyazını İngiltere'ye vermeme konusunda oldukça kararlı davranmıştır. Batı Anadolu'daki demiryolu hatlarını güneydoğu Anadolu, Halep, Bağdat ve Basra Körfezine bağlamak niyetiyle ortaya atılan bu projenin ekonomik, politik ve askeri öneminin farkında olan bürokratlardan Osmanlı Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa ise bu demiryolunun tek bir devlet yerine parçalar halinde farklı devletlere verilmesi gerektiğini savunmuştur (Özyüksel, 1988: 20-1).

1888'de Anadolu Demiryollarının, İzmit-Ankara hattının yapım imtiyazını alan Almanlar, 27 Kasım 1899'da ise Konya'dan Bağdat'a, buradan da Basra Körfezine kadar olan hattın imtiyazını almıştır. Alınan bu imtiyazdan sonra XIX. yüzyılın sonunda, demiryolu yapımı ve bunun paralelinde gelen nüfuz dağılımı Fransız ve İngilizlerden, Almanlar lehine değişmeye başlamıştır. 10 yıllık bir sürede bir Alman kuruluşu olan Anadolu Demiryolu Şirketi, Anadolu'da neredeyse bin kilometrelik demiryolu tamamlamıştı (Earle, 1924: 31-32, 34-5, 70, 81).

Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinin çeşitli nedenleri vardı. Sadece Almanların verdikleri tekliflerin Osmanlı hükümetinin ve Düyun-u Umumiye'nin kriterlerini karşılaması, demiryolu yapım imtiyazını alan Anadolu Demiryolu Şirketi'nin iş bitirme ve taahhütlerini yerine getirme konusunda daha güvenilir olması gibi pratik faktörlerden başka, Almanya'nın Fransa ve İngiltere'ye göre daha az liberal olması, sömürgeleri arasında Müslüman toprakları olmaması yönüyle II. Abdülhamit'in Pan-İslamizm politikası ile daha az çelişmesi, Osmanlı merkez idaresinin İngiltere'nin Mezopotamya'daki etkisini dolaylı da olsa sarsmak isteme amacı gibi politik faktörler de belirleyici olmuştur (Earle, 1924: 62-5).

Osmanlı İmparatorluğu'nu, Almanya'ya daha yakın kılan diğer bir politik faktör ise, bu devletin Osmanlı toprak bütünlüğüne göz dikmediği görüşüydü. Padişah II. Abdülhamit'e göre, İngiltere, Fransa ve Rusya'ya göre, Almanya daha az tehlikeliydi, çünkü Osmanlıyı iç karışıklıklar çıkararak parçalamaya çalışan diğer devletlerin aksine Almanya yalnızca iktisadi menfaat peşindeydi. II. Abdülhamit'e göre, Almanya, Osmanlının değişmeyen düşmanı Rusya, İmparatorluk bünyesindeki Katoliklerin hamiliğine soyunmuş Fransa, Mısırı elinde tutan ve Osmanlıya Basra Körfezi'nde sorun yaratan İngiltere'yle kıyaslanamayacak kadar

"temiz ellerle" Osmanlıya yanaşıyordu. Padişah II. Abdülhamit, hatıratında, Almanlara duyduğu yakınlığı "Türklere de bazen Şarklı Almanlar derler. Hakikaten de Almanlarla aramızda bir karakter benzerliği vardır ve belki de bundan dolayı onlara dönmekteyiz...Cesaret, dürüstlük, nezaket ve misafirperverlik bizim olduğu kadar Almanların da vasıflarıdır" sözleriyle ifade etmiştir (Sultan II. Abdülhamit, 1984: 145; Özyüksel, 1988: 45).

II. Abdülhamit'in bu görüşünün, oldukça iyimser olduğu, Alman Dışişleri Bakanlığının belgelerinden anlaşılmaktadır. Bu belgeler, Alman yetkililerin demiryolunu barışçı bir yayılma aracı olarak gördüklerini ortaya koymaktadır. Almanya, nüfuz alanı elde etme yarışına diğer Avrupa devletlerine göre oldukça geç katılmıştı ve Osmanlı pazarına yönelik stratejik yaklaşımının 1880'lerden sonra olması tesadüfi değildir. Alman ticaret sermayesi ve yatırımcıları, Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete geçebilmek için kendi ülkelerindeki demiryolu yatırımlarının ve gemicilik faaliyetlerinin gelişimini beklemişlerdir. Almanya bu iki aşamayı gerçekleştirdikten sonra koloniyel anlamda genişleyebilmek için hammadde ve pazar kaynağı olarak Ortadoğu'yu gündemine almıştır. Almanya imtiyaz sahibi diğer ülkeler gibi aldığı demiryolu yapım imtiyazlarını, Osmanlı sınırları içerisinde nüfuz bölgesi yaratmak amacıyla kullanma amacını taşımış ve demiryolunu Osmanlı Devleti'ni ekonomik ve politik açıdan kendine bağımlı kılma aracı olarak görmüştür. Bu görüş, imtiyaz sahibi diğer devletler tarafından net bir şekilde algılandığı ve kendilerinin Ortadoğu'da kurmuş oldukları ince dengeleri bozmaya başladığı içindir ki, Almanya oldukça geniş bir alanda imtiyaz sahibi olduğunda, bu devletler tepkilerini Bâb-ı âli'ye iletmekte gecikmemişlerdir (Ortaylı, 1981: 5, 29; Earle, 1924: 46; Özyüksel, 1988: 2, 42).

Osmanlı yönetiminin Almanya'ya verdiği Bağdat demiryolu imtiyazı, o tarihe kadar yabancı sermayeye sunulan en büyük demiryolu yatırımı olması ve Almanya'yı İstanbul vasıtasıyla Basra Körfezi'ne bağlayacak olması yönünden oldukça önemliydi. Osmanlı Asya'sını boydan boya aşan ve eski İpek Yolunu demiryolu haline getirmeyi amaçlayan bu girişimin (Ortaylı, 1981: 93-4) yapım imtiyazını Almanların almalarına karşı çıkan devletlerin, itiraz nedenlerini, politik, ekonomik ve dinsel olarak gruplamak mümkündür.

Politik nedenler, merkez ülkelerin çıkarlarına göre farklılık göstermekle beraber hepsinin altında yatan neden bu imtiyaz ile güç dengesinin kendi aleyhlerine değişme olasılığıydı. İngiltere, Bağdat Demiryolu vasıtasıyla Almanya'nın nüfuz bölgesini Ortadoğu ve Basra'ya kadar yayıp Hindistan'ı tehdit edebileceği olasılığı üzerinde durmuş ve Almanya'nın bir dünya gücü olarak tarih sahnesinde yer almaya başlamasından büyük rahatsızlık duymuştur. Fransa benzer endişeleri, Suriye ve Filistin'deki çıkarlarından dolayı taşıyordu. Rusya ise İran ve Körfezdeki mevcut

güçler dengesinin Almanya'nın katılımı ile kendisinin aleyhine dönme olasılığı üzerinde duruyordu. Yeni demiryolu hattının Kafkas ve Hazar bölgelerindeki demiryollarına ciddi bir rakip olacağı, hatta Sibirya'daki demiryolu sistemini de tehlikeye sokabileceği ve bu demiryolunun Suriye'ye kadar uzatılmasının Rusya'nın hayali olan Ermenistan'dan İskenderun'a uzanan demiryolunun gerçekleşmesini tehlikeye sokacağı endişesiydi. Ruslar için bu demiryolu, Rus mallarını Akdeniz'e ulaştıracak limana erişim anlamını taşımaktaydı (Gülsoy, 1994: 27; Earle, 1924: 172; Can, 2000: 56; Ortaylı, 1981: 93-4).

Ekonomik nedenler, merkez ülkelerin hakim oldukları pazarlardaki paylarını kaybetme olarak açıklanabilir. İngiltere için Hindistan'a giden yolun tehlikeye girmesi, İngiliz İmparatorluğu'nun en önemli hammadde sağlayan kaynağının ve İngiliz mallarının çok yoğun olarak aktığı bir pazarın tehlikeye girmesi anlamını taşımaktaydı. Rusya, hakim olduğu pazarlarda Alman mallarıyla rekabet etme güçlüğünü ve bunun ekonomisine vereceği zararları düşünmekteydi. Fransa, Osmanlı İmparatorluğu'nda kendisine düşen payın bir başka gücün de bu paylaşıma girmesiyle azalacağından korkmuştur. Öte yandan, Rusya ile müttefik olan Fransa bu demiryolunu Rus karşıtı bir teşebbüs olarak görmekteydi (Gülsoy, 1994: 27; Earle, 1924: 172; Can, 2000: 56).

Farklı dinlere mensup bir nüfusa sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nda, yayılmacı faaliyetler gösteren yabancı devletler için en fazla başvurulan ajitasyon aracı da kaçınılmaz olarak din olmaktaydı. Bu konuda en fazla hassasiyeti Fransa göstermekteydi. Fransa, yüzyıllar boyunca, Osmanlı İmparatorluğu'nun Katolik tebaasının ve Katolik misyonerlerin hâmisi olmuş ve Yakın Doğu'daki bu misyoner faaliyetleri ile farklı bir yere sahip olmuştur. Alman misyonerlerin ve okullarının artması, Fransa'nın bölgedeki üstün varlığına bir tehdit olarak görülmekteydi. İngiliz devlet adamları ise, dinsel tehdidi Alman misyonerlerinden değil, güçlenmiş bir Osmanlı İmparatorluğu'ndan beklemekteydi. Bu demiryoluyla güçlenecek olan Osmanlı merkezi yönetiminin, Pan-İslamizm politikasıyla Müslüman tebaayı Hıristiyan aracılara ve sermayedarlara karşı kışkırtma olasılığı, İngiltere'nin düşündüğü dinsel tehditti. Almanya'nın desteğini almış daha güçlü bir Osmanlı İmparatorluğu, Süveyş Kanalını tehlikeye sokabilir ve hatta Mısır, Hindistan ve Orta Doğu'daki Müslüman nüfusu İngiltere'ye karşı ayaklandırabilirdi (Earle, 1924: 161, 199-200).

Merkez ülkeler kendi konumlarına tehdit oluşturacağı hesaplarıyla bu demiryoluna karşı çıkarlarken, kendi aralarındaki uzun süreli sömürge kapma rekabetini geri plana alarak, ittifaklar oluşturmuşlardır. 1903'de İngiltere ve Fransa, 1907 tarihinde İngiltere-Rusya arasındaki anlaşma buna iyi birer örnektir. Fransa'yla girdiği ittifakla Süveyş Kanalı'na Sudan'dan gelecek olası bir saldırının önünü

kesen İngiltere, Rusya'yla anlaşmasıyla da Hindistan'a kuzey ve kuzeybatıdan gelebilecek bir saldırı tehlikesini ortadan kaldırmıştır. Kurulan bu ittifaklar, Almanya, Osmanlı İmparatorluğu ve Asya'daki güç dengesini sarsacak ortak tehdit olarak kabul edilmiştir. Bu, Almanya'nın "kuşatılması" anlamına gelmekteydi (Earle, 1924: 204).

Yukarıda değinilen politik, ekonomik ve dinsel nedenlerle şekillenen muhalefet ise ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni tavizler vermesi ile bir süre yumuşamıştır. Bağdat Demiryolu'nun Doğu illerinden geçirilmesine sürekli karşı çıkan Rusya'nın muhalefeti sonunda hattın, önerilen Ankara-Kayseri-Diyarbakır güzergahından vazgeçilmiş, bunun yerine Konya'dan başlayan, Toroslardan geçerek Adana-Halep ve Musul'a ulaşan güzergah kabul edilmiştir. Sivas üzerinden kuzeydoğu Anadolu yönünde götürülmesinden vazgeçilmiştir. Rusya, Osmanlı yönetiminden kendisine, Karadeniz havzasında her türlü ulaşım yolunun yapımı ve işletilmesi konusunda Bağdat demiryoluyla aynı koşullarda ve bu bölgede önceden verilmiş imtiyazları saklı kalacak şekilde bir irade-i seniye alana kadar, İmparatorluğun ödemesi gereken 1877 Savaşı'nın tazminatı konusunda baskı yapmıştır. Rusya, Osmanlı merkez yönetiminin Alman Şirketi'ne kilometre garantisi ödemesine de kendisine verilecek tazminat ödenemez gerekçesiyle uzunca bir süre karşı çıkmıştır. Muhalefeti yumuşatmak için diğer bir taviz de İngiltere'ye verilmiştir. 1903'te bazı değişikliklerle yenilenen imtiyazla demiryolunun Basra'ya uzatılması fikrine en şiddetli muhalefet İngiltere'den gelmiş, ancak Mezopotamya su yolları işletmesinin imtiyazına karşılık demiryolunun Basra Körfezi'ne kadar uzatılması mümkün olmuştur (Earle, 1924: 147, 209, 231, 284; Imbert, 1981: 278).

Yayılmacı dış politika izleyen Batılı devletlerin kendi etki alanlarını korumak için sürdürdükleri bu çekişme, süreç içerisinde yerini anlaşmalara bırakmıştır. Bu anlaşmalar ile uzun süredir diplomasi savaşını sürdüren devletler, Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki nüfuz bölgelerini belirleyerek, bu bölgeler dahilinde birbirilerinin faaliyetlerine karışmama konusunda anlaşmışlardır. Almanya'yı İngiltere, Fransa ve Rusya ile uzlaşmaya iten en önemli neden, böylesine devasa bir projeyi tek başına yapmasının kendisini çok zorlayacağını anlamış olmasıdır. Demiryolu yapımının Almanya'ya verilmiş olmasına uzun süre muhalefet eden üç devlet ise bu uzlaşır tutum ile dolaylı da olsa hat üzerinde kontrol gücüne sahip olabileceklerini hesaplamışlardır (Earle, 1924: 239-40; Howard, 1966: 50-1; Özyüksel, 1988: 233-5). Bu anlaşmalar, daha fazla nüfuz bölgesi elde etme mücadelesinin barışçı bir şekilde devam etmesini sağlamamış, sadece çatışmayı bir süre daha ertelemiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda gerçekleştirilen önemli bir diğer demiryolu da Hicaz Demiryolu'dur. 2 Mayıs 1900'de Sultan II. Abdülhamit, Şam ve Mekke

arasında bir demiryolu inşa edileceğini duyurmuştur. Bu duyuru ile İslam dünyasının halifesi olarak tüm Müslümanları bu projeyi desteklemeye çağırmıştır. Demiryolu inşası, II. Abdülhamit'in tahta çıkışının yirmi beşinci yıldönümü olan 1 Eylül 1900'de başlamıştır (Ochsenwald, 1980: 23). Hicaz Demiryolu'nu diğerlerinden ayıran en büyük özellik, bu demiryolunun Osmanlı kaynakları kullanılarak yapılmış olmasıdır. Osmanlı inisiyatifi olarak ortaya atılan ve gerçekleştirilen Hicaz Demiryolu, çevreleşme sürecine giren ve Sanayi devrimi öncesinde bir dünya gücü olan Osmanlı İmparatorluğu'nun bu çevreleşmeye karşı direnişi olarak da yorumlanabilir. Bu direnişte, Osmanlı merkez yönetimi din olgusunu yoğun bir şekilde kullanarak Avrupalının kendisini daha etkin bir şekilde sömürme aracı olarak gördüğü demiryolunu, dinsel, ekonomik ve politik olarak çok önemli olan bir bölgede, kendi varlığını devam ettirme çabasında kendi menfaatine kullanmaya çalışmıştır.

Hicaz Demiryolu'ndan önce de Osmanlı merkez idaresinin, demiryolu yapma girişimleri olmuştur. Rumeli'de Baron Hirsch tarafından yapılan demiryolu hatlarının çok düşük nitelikte ve oldukça pahalıya mal olması nedeniyle Osmanlı yönetimi en azından Anadolu'daki demiryollarını kendi olanaklarıyla yapmayı düşünmüştür. 1871-73 yılları arasında Haydarpaşa-İzmit arasında 91 km., Turgutlu-Alaşehir arasında 76 km demiryolu yaptırmıştır. Ancak yapılan bu hatlardan iyi sonuç alınmamış, Osmanlı yönetiminin düşündüğünden daha yüksek bir maliyet ortaya çıkmıştır (Ochsenwald, 1980: 20).

Daha önceki başarısız bu teşebbüslere rağmen Sultan II. Abdülhamit'in Hicaz demiryolunu yapma konusunda kararlı tutumunun altında farklı faktörler yatmaktaydı. Bu demiryolu, merkezi idarenin askeri-yönetsel öncelikleriyle şekillenen bir araç niteliğini taşımaktaydı, bu nedenle Hicaz Demiryolu, Osmanlı merkezinin kendi çevresini entegre etme amacının somut sonucu olarak değerlendirilmelidir. II. Abdülhamit, Hicaz demiryolu hesaplarını yaparken bu demiryolu ile Osmanlı otoritesini Güney Suriye ve Hicaz'da yine çok güçlü şekilde hissettirme amacını gütmüştür. Osmanlı merkez idaresi, bu projeyi, XIX. yüzyılda artan ve Osmanlı otoritesini sarsan olaylara son vermenin ön şartı olarak görüyordu. Bölgede otoriteyi sarsan olaylar, çevre-merkez kopukluğuna en somut örneğini oluşturan, II. Abdülhamit döneminde yaşanan Yemen isyanlarıdır. II. Abdülhamit döneminde, 1891'den sonra Yemen'de neredeyse sürekli bir savaş hali hakim olmuş ve artan asayişsizlik sonucunda Yemen, Osmanlı merkez idaresinden oldukça bağımsız bir duruma gelmiştir. Yemen'e yapılan görece hızlı askeri sevkiyat ancak deniz yoluyla olmakta, ancak bu da çeşitli sakıncaları taşımaktaydı. Osmanlı merkezi idaresi, Yemen'deki isyanları ancak asker ve askeri malzeme sevkiyatı yaparak bastırabileceğine inanıyordu. Bu nedenle, Hicaz Demiryolu'nun Mekke'den sonra

Yemen'e ulaşabileceğini hesaplıyordu (Ochsenwald, 1980: 2, 8-9).

Hicaz Demiryolu'nun merkezi idare için önemli sembolik bir anlamı da bulunmaktaydı. Ekonomik ve politik alanlarda, Avrupalı devletler tarafından çevrelendiğini hisseden Osmanlı merkez idaresi, bu demiryolunu Avrupalı desteği olmaksızın kendi varlığının devam ettiğinin göstergesi olarak düşünmüştür. Osmanlı merkez idaresinin, kendisinin istediği gibi bir merkeziyetçiliğin ancak kendisinin kullanabildiği bir araç ile mümkün olacağı görüşü bu sembolik nedeni destekleyen bir faktör olmuştur (Ochsenwald, 1980: 3).

Bu düşüncenin, tebaa ile ilgili boyutunun da aynı mesajı içerdiği kabul edilmelidir. Osmanlı merkezi idaresi, Müslümanlar dayanışma içine girerlerse Avrupa desteği olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu'nun ayakta kalabileceğinin mesajını vermek istemiştir. Bu mesajın Müslümanlar üzerindeki etkisini yoğunlaştıran politika ise, II. Abdülhamit'in, Osmanlı merkezi yönetiminin gücünü ve otoritesini Müslüman tebaa üzerinde yeniden kurma amacıyla geliştirdiği Pan-İslamizm'dir. Bu politikayla, II. Abdülhamit mevcut İslami güçleri ve Müslüman tebaanın dayanışmasını kullanarak, kendi otoritesini güçlendirme yoluna gitmiştir (Ochsenwald, 1980: 4).

Demiryolunun yapımında, ekonomik nedenler de göz önünde bulundurulmuştur. Her şeyden önce, askerin daha hızlı ve fazla sevkiyatı sonucunda daha fazla hissedilecek devlet otoritesinin kaçınılmaz sonucu olarak daha fazla vergi toplanabilecekti. Demiryolunun Güney Suriye güzergahının belirlenmesinde, ekonomik öncelikler belirleyici olmuş ve çevredeki yerleşim birimlerinin ticaret kapasitelerinin arttırılması açısından en uygun güzergah belirlenmiştir. Bunun yanı sıra, Hicaz demiryolu Arabistan'daki yer altı kaynaklarının araştırılmasını kolaylaştıracak, küçük ölçekli endüstriyel tesislerin kurulmasına yol açacak, hayvancılığı olumlu yönde etkileyecek bir araç olarak da görülmekteydi (Gülsoy, 1994: 50-1; Ochsenwald, 1980: 2, 15).

Bu nedenlerin yanı sıra, dinsel ve pratik bir faktör olarak, kutsal topraklara Hac ziyaretini yapan Müslümanların, bu kutsal kentlere erişimlerinin kolaylaştırılmasıydı (Khariallah, 1991: 84; Ochsenwald, 1980: 3).

Hicaz Demiryolu gibi ciddi mali kaynak getiren bir projenin, Hazinesi iflas etmiş olan bir İmparatorluk tarafından gerçekleştirilemeyeceği Osmanlı merkezi yönetimince de yadsınmayan bir gerçekti. Demiryolunun yapılacağının ilan edildiği gün, II. Abdülhamit tüm Müslümanları bu demiryolunun yapımına katkıda bulunmaya çağırmıştır. Osmanlı merkez idaresi, Hicaz Demiryolunu yabancı sermaye kullanmadan, Müslümanların yardım ve bağışları ile gerçekleştirmeyi amaçlamaktaydı (Ochsenwald, 1980: 2).

Hicaz Demiryolu'nun yapımına mali kaynak yaratan Müslümanları, Osmanlı

tebaası olanlar ve Osmanlı İmparatorluğu dışında yaşayan Müslümanlar olarak gruplayabiliriz. İmparatorluk dışında yaşayanlardan Hindistan'daki Müslümanlar önemli bir grubu teşkil etmiştir. II. Abdülhamit'in hesaplarının tersine, Pan-İslam politikasının bu grup üzerinde, kayıtsız şartız bir etkisi olmamıştır. II. Abdülhamit'in, İslam sembollerini Osmanlı politik ve diplomatik çıkarları için kullanmasına karşı bir isteksizlik görülmüş ancak Hint Müslümanları üzerinde etkili olan Haydarabad âmiri, kendi Hacı adaylarını düşünerek, toplanan mali desteği koşullu olarak vermeyi kabul etmiştir (Ochsenwald, 1980: 72-3).

Müslüman dünyasından gelen mali kaynak düzensiz ve düşünülen miktarın altında bir meblağ olduğu için Osmanlı merkezi yönetimi yeni vergiler ihdas etmiştir. Neredeyse İmparatorluktaki herkesi kapsayan bu vergilerden biri hane reisi olan Müslüman erkeklerden alınan 5 kuruşluk bir baş vergisiydi ki, bu yıllık 100.000 TL'lik bir gelir anlamına geliyordu. Diğeri ise bir nevi pul vergisiydi. 1900-1'de başlayan hac seferleri ile çok fakir olmayan hacı adaylarından alınan vergi ve Kurban Bayramı'nda satılan hayvan postları ise diğer gelir kaynaklarıydı (Ochsenwald, 1980: 77-9).

II. Abdülhamit, demiryolu faaliyetinde Avrupa devletlerine bağımlılığı azaltmayı sadece mali anlamda düşünmemiş, orta ve uzun vadede demiryolu yapım ve işletmesinin Müslüman Osmanlı tebaası tarafından yapılmasını amaçlamıştır. Bu yönüyle, Hicaz Demiryolunu, Avrupalılara göre bu gibi konularda daha az nitelikli ya da niteliksiz olan Müslüman Osmanlı tebaası için bir okul olarak görmüştür. Avrupalıları istihdam etmek isteyen bölümlerin bunun için Osmanlı merkez yönetimine başvurmaları zorunlu tutulmuş ve görev süresi biten Avrupalıların sözleşmelerinin yenilenmemesi şartı getirilmiştir. Böylece Avrupalı personelin Osmanlı personelden daha fazla olması önlenmeye çalışılmıştır (Ochsenwald, 1980: 95).

Bu çabalar, üst kademe görevleri için pek mümkün olmamış, Hicaz Demiryolu işletmesinde, tüm üst kademelerde yabancılar bulunmuş, personelin Osmanlılaştırılması ise ancak orta kademelerde mümkün olabilmiştir. Ancak, yine de diğer demiryolu yapım faaliyetlerine oranla daha çok sayıda Osmanlı tebaası, demiryolu personeli yetiştirilmiştir. II. Abdülhamit'in emri ile Mühendislik Okulu mezunlarının bu yapım faaliyetinde bulunması ise bu mezunların teorik bilgi yanı sıra önemli bir pratik bilgi kazanmalarına neden olmuştur (Ochsenwald, 1980: 25-6, 33).

1898 itibariyle Osmanlı İmparatorluğunda demiryolu imtiyazına sahip olan devletlerin sahip oldukları demiryolu uzunluğu şöyledir:

Tablo I (Kaynak: Earle, 1924: 53 son not):

İngiliz demiryolları (km)		**Fransız demiryolları (km)**		**Alman demiryolları (km)**	
İzmir-Aydın	373	İzmir-Kasaba	512	Haydarpaşa-İzmit	91
Mersin-Adana	67	Hayfa-Kudüs	87	İzmit-Ankara	485
Toplam	440	Beyrut-Şam	247	Eskişehir-Konya	444
		Şam-Halep	420	**Toplam**	**1020**
		Toplam	**1266**		

II. Abdülhamit'in verdiği demiryolu imtiyazlarına bakıldığında, merkezin süper gücü olan İngiltere'ye karşı oldukça ihtiyatlı olduğu gözlenmektedir. II. Abdülhamit döneminde İngilizlere verilen demiryolu ihalesi oldukça sınırlı kalmış ve gerçekleştirilen en önemli projeler, 67 km'lik Mersin-Adana hattı ile İzmir-Aydın hattının uzatılması olmuştur. İngiltere'nin İskenderun'dan Basra Körfezi'ne uzanan demiryolu hattı için ısrarla istediği imtiyaz, ileride Osmanlı aleyhine olumsuz sonuçlar doğurabileceği endişesiyle Osmanlı yönetimince verilmemiştir. Hatıratında buna değinen II. Abdülhamit, duyduğu endişeyi, bu imtiyazın verilmesi halinde Dicle-Fırat vadisinin elden çıkması ve İngilizlerin istedikleri zaman İskenderun'dan Basra Körfezine ilerlemek olarak dile getirmiştir. Bunun yanı sıra, II. Abdülhamit, Osmanlı devletindeki Jön Türk muhalefetinin İngilizler tarafından desteklendiğini düşünüyordu. Fransız şirketler ise, özellikle kuzey Suriye ve Filistin bölgesindeki demiryollarının yapım imtiyazını almışlardır (Gülsoy,1994: 28; Sultan II. Abdülhamit, 1984: 161; Özyüksel, 1988: 44).

SONUÇLARI BAKIMINDAN DEMİRYOLLARININ İŞLEVLERİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. yüzyılın ikinci yarısında yapılmaya başlanan demiryollarının merkez ülkelerin ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kısa, orta ve uzun vadedeki beklentilerini ne ölçüde karşıladığını tespit etmek için demiryollarıyla ilgili veriler incelenecektir. Bu incelemeden önce, merkez ülkelerin ve çevreleşme süreci demiryollarıyla hızlanan Osmanlı İmparatorluğu'nun bu noktadaki beklentilerini hatırlatmak faydalı olacaktır.

Merkez ülkelerin ve Osmanlı yönetiminin demiryollarından beklentilerini stratejik-yönetsel ve ekonomik olarak iki temel gruba ayırmak mümkündür. Merkez ülkelerinin demiryollarıyla ilgili kısa ve orta vadeli ekonomik beklentileri, Osmanlı İmparatorluğu'nun verimli ama pazarlara erişimi olmayan yerleşimlerini kendi pazarlarına bağlayarak, sürekli gelişen sanayisine hammadde sağlamak, alınan

imtiyazlardaki yeraltı kaynaklarını kullanma hakkı ile zengin yeraltı kaynaklarını bol miktarda çıkarmak ve buna paralel olarak bu üretim merkezlerine kendi ürünlerini satarak ticaret hacmini genişletmek olarak özetlenebilir. Merkez ülkelerin ekonomik beklentilerine bağlı olan orta ve uzun vadedeki beklentileri ise, bu demiryollarının geçtiği yerlerde nüfuz bölgesi yaratarak kendilerinin merkezdeki konumlarını güçlendirmekti.

Merkez ülkelerin ekonomik beklentileri ve bu beklentileri gerçekleştirmek için izledikleri politikalar, kendilerinin stratejik-yönetsel beklentilerine hizmet etmesi bakımından da önemlidir. Stratejik-yönetsel beklentiler, demiryolları aracılığıyla pazarlara bağlanan periferideki ülkelerin, tarımsal hammadde üretimiyle tek yönlü gelişen ekonomik bir yapıya sahip olmalarını ve merkez ülkelerden gelen mamul ürünlerle de mevcut sanayileşmelerini de yıkarak, dünya ekonomik sistemine tarımsal hammadde ihraç eden ülkeler olarak katılımlarını sağlamak ve pekiştirmek olarak tanımlanabilir.

Osmanlı İmparatorluğunun demiryollarıyla ilgili kısa vadedeki ekonomik beklentileri, merkez ülkelerin ekonomik beklentileriyle belli bir oranda çakışmaktaydı. Gerek Osmanlı merkezi idaresi gerekse merkez ülkeleri, demiryollarının geçtiği yerlerde üretim artışı bekliyorlardı. Merkez ülkeler, bunu sürekli gelişen sanayilerine ucuz hammadde olarak görürken, Osmanlı yönetimi bunu aşar ve gümrük vergilerindeki artış olarak hesaplıyordu. Ticaret hacmi ve vergilerdeki bu artış ile orta ve uzun vadede ise ekonomik anlamda Osmanlı mali gücünde bir düzelme bekleniyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun, stratejik-yönetsel beklentileri, merkeziyetçilik ve İmparatorluğun çeşitli yerlerinde baş gösteren asayişsizliğin sona erdirilmesiyle devlet otoritesinin en ücra köşelerde bile hissedilmesi ve çevrenin merkezi yönetimle entegrasyonu olarak özetlenebilir. Bu beklentileri gerçekleştirmede demiryolunun işlevi ise, hızlı ve çok sayıda askerin sevkiyatını sağlamaktır.

Bu beklentilerle şekillenen demiryolu yapım faaliyetinin, yapım amaçlarına ulaşıp ulaşmadığını incelemeye merkezin süper gücü İngiltere'nin Anadolu'da yapılmış olan en eski demiryolu olan İzmir-Aydın Demiryolu'na ait kayıtlarla başlanılabilir. Merkezin süper gücü İngiltere tarafından yapılan ve işletilen bu demiryolu, İzmir ve hinterlandının zengin bir hammadde kaynağı olması nedeniyle inşa edilmiştir (Özyüksel, 1988: 9-10; Can, 2000: 43). Ekonomik beklentilere uygun olarak bu zengin hammaddelerin, pazarlara erişimi ve bunun paralelinde merkezden yapılan ithalat ile ticaret hacminin gelişmesi hesapları yapılıyordu.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin ihracatında önemli bir artış olmuştur. İhracat mallarının çıkış, ithalat mallarının dağıtım yeri olan limanlar arasında örneğin İzmir limanı incelendiğinde, ihracat artışına paralel olarak ithalatta

da önemli bir artış gözlenmektedir (bkz. aşağıda Tablo II) (Issawi, 1980; Georgiades, 1895'den aktaran Kasaba, 1988: 120-1). Üretim merkezlerini dış pazarlara açan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarının XIX. yy'ın ikinci yarısında trafiğe açılması ile ticaret hacmindeki artış arasında doğru bir orantı bulunmaktadır:

Tablo II: 1839-1912 Arasında İzmir Limanındaki Ticaret Hacmi (000 Sterlin)

YIL	İHRACAT	İTHALAT
1839	1,434,240	681,160
1840	-	-
1841	1,242,880	722,280
1842	1,323,400	734,000
1843	1,298,280	1,103,600
1844	-	-
1845	-	-
1846	800,000	500,000
1847	-	-
1848	-	-
1849	-	-
1850	1,449,080	1,241,240
1851	1,467,280	1,138,920
1852	1,458,000	1,140,000
1853	-	-
1854	1,120,000	1,200,000
1855	2,520,000	2,280,000
1856	2,888,840	2,874,280
1857	2,517,400	2,447,480
1858	2,230,920	2,367,280
1859	2,124,680	2,227,600
1860	1,846,360	2,386,520
1861	-	-
1862	4,518,680	2,726,320
1863	4,955,240	3,738,520
1864	3,842,286	2,538,200
1865	5,130,760	1,869,826
1866	4,156,480	2,210,988
1867	4,011,850	2,129,774

1868	-	-
1869	-	-
1870	-	-
1871	4,024,400	-
1872	4,866,840	3,473,840
1873	4,158,860	4,668,400
1874	3,939,560	4,495,300
1875	3,896,063	3,483,404
1876	4,629,590	2,859,934
1877	4,687,491	3,082,400
1878	3, 542,944	4,139,907
1879	4,406,699	4,755,609
1880	3,852,479	3,980,411
1881	3,803,639	4,656,134
1882	3,841,862	3,215,921
1883	4,710,756	3,238,064
1884	4,820,383	2,928,591
1885	4,315,340	2,692,947
1886	4,331,536	2,706,736
1887	4,099,310	-
1888	3,867,083	2, 710,445
1889	4,535,975	3,236,139
I890	3,708,149	3,030,559
1891	3,927,182	2,985,851
1892	3,647,512	3,010,472
1893	3,282, 761	-
1894	4,323,839	3,158,263
1895	4.334.097	2.880.727
1896	3,334,000	2,220.000
1897	3,100,000	2,250,000
1898	3,294,529	2,678,000
1899	3.782.781	2.563.000
1900	4.157.405	2.538.000

Tablodan da görüldüğü gibi, 1840'larda ortalama bir düzeyde olan ticaret hacmi, 1860'lara gelindiğinde çarpıcı bir artış göstermiştir. Bu tarihten sonra, ticaret hacminde dalgalanmalar olmasına rağmen, bu hiçbir zaman 1840'lardaki düzeye inmemiştir. Yüzyılın geri kalan döneminde de İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'nda en fazla ihraç yapılan ve ithalatta ise İstanbul'dan sonra en fazla ithal mal giren liman olma özelliğini korumuştur. XIX. yüzyıl boyunca, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ihraç maddeleri olan meşe palamudu, kök

boya, pamuk, üzüm, afyon, tütün, ipek, meyan kökü, mahmude kökü, çoğunlukla İzmir'in hinterlandında yetişmiş ya da buraya komşu ilçelerden getirilmiştir (Kasaba, 1988: 88).

İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret hacmindeki artış da bu dönemde gerçekleşmiştir. 1830'lardan 1870'lere kadar İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu toplam ihracatındaki payı % 13.3'den % 27.7'e çıkmıştır. Benzer bir artış İngiltere'den yapılan ithalatta gözlenmektedir. 1830'larda İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam ithalinde % 19'luk bir paya sahipken bu oran 1870'lerde % 32.4'e çıkmıştır. İngiltere'den sonra ticaret yapılan devletler önem sırasına göre Fransa, Avusturya, Rusya ve ABD'ydi. Bu ülkeler arasında ticaret hacmi olarak İngiltere'ye en yakın olan ülkeler Fransa ve Avusturya olmuştur (Kasaba, 1988: 87).

İngiltere'nin İzmir ticaretindeki payı, 1787'den 1874-78'e kadar % 30.8'den 43.5'e yükselirken, Fransızların payı % 42.1'den 11'e düşmüştür. Ticaret hacminde İngiltere'yi en yakından takip eden ülkenin Fransa ve Avusturya olduğu (Kasaba, 1988: 87-8) gerçeği göz önünde bulundurulursa, yukarıdaki ithalat-ihracat artışından en fazla İngiltere'nin yararlandığı ortaya çıkmaktadır. Doğrudan mal mübadelesinin yanı sıra, İngiliz nüfuzunu bu bölgede arttıran faaliyetler olarak İngilizler madencilik, belediye hizmetleri gibi sektörlerde yatırıma yönelmişlerdir (Özyüksel, 1988: 12).

Bu yönüyle, İngilizlerin imtiyaz sahibi olduğu hatların, İngiltere'nin kısa vadeli ekonomik beklentilerini karşıladığı, tarımsal ihraç ürünlerine talep olduğu için Osmanlı İmparatorluğu'nun tek yönlü büyümesini pekiştirdiği ve Osmanlı İmparatorluğu'na bol ve ucuz mamul ürün satmasıyla, küçük çaplı zanaatların yıkımını hazırlamasıyla da Osmanlı İmparatorluğu'nun çevreleşmesini ve dünya ekonomisine eklemlenme sürecini hızlandırdığını söylemek mümkündür.

Söz konusu hatlar, Osmanlı merkezi idaresinin, kısa vadeli ekonomik ve stratejik-yönetsel beklentilerini karşılamıştır. 1889-1991 yılları arasında Osmanlı devletinde toplam tarımsal üretimde % 63'lük bir artış gözlenmişken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış % 114'ü bulmuştur. Üretimdeki artışa ve merkezi idarenin uzak yerleşimlere görece daha kolay erişimlerine paralel olarak, toplanılan tarımsal vergilerde artış olmuştur. İzmir ve hinterlandından toplanan tarımsal vergilerdeki artış, on üç kata erişmiştir. Diğer ekonomik beklenti olan gümrük vergisindeki artış da gerçekleşmiştir. İzmir özelini ele alırsak, 1873-1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin geliri, yıllık ortalama 230.000 sterline ulaşmıştır ve bu miktar, Osmanlı Devleti'nin toplam gelir vergisinin % 12'sini oluşturmuştur (Eldem, 1970: 153; Can, 2000: 48; Özyüksel, 1988: 274).

İngilizlerin imtiyazındaki hatların, Osmanlı stratejik-yönetsel beklentilerini ne

derece karşıladığını belirlemek için o dönem bölgedeki genel asayiş durumuna bakmamız gerekmektedir. Hatların yapıldığı ve işletmeye açıldığı dönemde Ege'de farklı topluluklar arasında çeşitli anlaşmazlıklar bulunmaktaydı. Bunların yanı sıra, kırsal kesimde de örgütlü Zeybek, Yörük ve Çerkes çetelerinin varlığı Osmanlı merkez idaresi tarafından bilinmekte ve bunlardan rahatsızlık duyulmaktaydı. Bu çeteler dışında, Adalardan gelip kıyı köylerini basan Rum çeteleri de faaliyetlerine devam etmekteydiler. Bu tür örgütlenmelerin, farklı topluluklar arasında çıkabilecek çatışmaların ve çete baskınlarının bastırılabilmesi için hızlı asker sevkiyatına ihtiyaç duyulmaktaydı. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hattı imtiyazlarının verilmesinde, bu stratejik-yönetsel beklentiler belirleyici olmuştur (Can, 2000: 47-8; Özyüksel, 1988: 11).

Merkezin süper gücü İngiltere'nin, Anadolu'da imtiyaz sahibi olduğu hatların hattı yapan ve işleten merkez ülkeyle, yapım imtiyazını veren Osmanlı İmparatorluğu'nun beklentilerini ne ölçüde karşıladığını bilmek kadar, aynı dönemde bir dünya gücü olma yolunda ilerleyen ve yaptığı demiryolları nedeniyle muhalefet ittifakıyla karşılaşan Almanya'nın gerçekleştirdiği hatların beklentilere ne ölçüde hizmet ettiğine bakmak da inceleme açısından gereklidir.

Almanya'nın, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Asya topraklarında aldığı ilk imtiyaz olan Anadolu Demiryolları'nın sonuçlarıyla ilgili o dönem yapılmış ilk değerlendirmelerden birisi İngiliz konsolosuna aittir. İstanbul'daki İngiliz konsolosunun yazdıkları, Anadolu Demiryolu'nun ekonomik ve stratejik-yönetsel beklentileri büyük ölçüde karşıladığını göstermektedir. Ekonomik beklentiler açısından bakıldığında, 1903 gibi erken bir tarihte bile İzmit-Ankara Demiryolu güzergahındaki yerleşimlerde, üretimde oldukça önemli bir artış gözlenmiştir. Bu hat açılmadan önce yörede buğday ihracatı yapılmazken 1903'te ihracat değeri iki milyon sterline kadar çıkmıştır. Zaman içerisinde ekonomik kazanımlar artmıştır. Bu artışı sağlamak için Anadolu Demiryolları Şirketi özel bir tarım şubesi oluşturmuş ve çiftçileri daha ileri tarım teknikleri konusunda eğitmiştir. A.B.D.'den ithal edilen makinelerin yaygınlaştırılması sözü verilmiştir. Bu çabaların sonunda tarımsal üretimde çok büyük artışlar sağlanmıştır. Daha önce kıtlık yaşanan yerlerde ürün bolluğu yaşanmaya başlamıştır (Earle, 1924: 231-2).

Tarımsal üretimdeki artış ve bunun paralelinde gerçekleşen ihracat hem ucuz hammadde kaynağı arayışında olan Almanya'yı hem de üretim artışı ile tarımsal ve gümrük vergilerini arttırmayı hedefleyen Osmanlı İmparatorluğu'nu memnun eden bir sonuç olarak değerlendirilmelidir. 1893'te Osmanlı Nafia Nezareti, demiryollarının geçtiği güzergahlarda toplanan vergilerde önemli artışlar olduğunu açıklamıştır. Bu güzergahlarda toplanan vergiler yirmi yılda iki kat artmıştır. Anadolu Demiryolu imtiyazının verilmesinden bir yıl sonra, 1889'da, 639.760

Dolar toplanmış, bu 1898'de 948.070 Dolara, 1908'de 1.240.450 Dolara ulaşmıştır. Demiryollarının geçtiği bazı güzergahlarda vergilerdeki artış beş-altı misli olmuştur (Earle, 1924: 233-4).

İmtiyaz alan şirketlerin dikkatli yönetimi nedeniyle Anadolu ve Bağdat Demiryolları yüksek kârlar bırakan işletmeler olmuştur. 1911'de Ankara hattından elde edilen kazanç kilometre garantisi bedelini geçmiş ve imtiyazın hükmü gereği, Osmanlı Hazinesine de belli bir oran kâr payı verilmeye başlanmıştır. Yine o döneme ait bilgiler, kolluk kuvvetlerinin her yere daha hızlı sevk edildiğini ve bu hızlı sevkiyatın, halkın güven duygusunu arttırdığına işaret etmişlerdir (Earle, 1924: 232-3).

Anadolu Demiryolları'nda olduğu gibi Bağdat Demiryolu'nun biten kısımları da stratejik-yönetsel ve ekonomik bakımdan gelecek vaat eden hatlar olarak görülmekteydiler. Ülkeyi bir uçtan diğer uca birleştirmesi, ekonomik ve politik yapılanmaya hizmet etmesi, olası tehlikeler karşısında merkezi idarenin ülkeyi daha etkin savunmasını sağlaması yönünden Bağdat Demiryolu, Osmanlı İmparatorluğu için oldukça önemliydi. Stratejik-yönetsel beklentiler çerçevesinde değerlendirildiğinde, etkinliği ve işlevi Birinci Dünya Savaşı'nda da görülen Bağdat Demiryolu, sevkiyatı hızlandıran önemli bir araç olmuştur. Ancak, demiryolunun yapımı sırasında maliyet yükselmesin diye gerekli olan tünellerin yapılmamasından ve hattın çeşitli yerlerde kesintiye uğramasından dolayı, İstanbul'dan Filistin'e asker sevkiyatı en az üç yerde aktarma yapılarak gerçekleşmek zorunda kalmıştır. Bu, etkin sevkiyatı etkileyen önemli bir eksiklik olmuştur (Özyüksel, 1988: 237-8; Earle, 1924: 277).

Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, İngiliz Konsolosluğu raporlarına göre, bu demiryolu Anadolu'da tahıl üretimini artmıştır. 1894'te 8.000.000 kile olan üretim, 1896'da 15.000.000 kileye ulaşmıştır. Orta Anadolu'dan İstanbul'a nakledilen tahıl, fiyatları düşürmüş, 1901'den itibaren getirilen buğday İstanbul'daki tüketimin üçte ikisini karşılamıştır. Daha önemlisi, Rusya ve Bulgaristan'dan yapılan tahıl ithaline gerek duyulmamıştır (Earle,1924: 48; Ortaylı, 1981: 94-5).

Alman sermayedarlar tarafından yapılan her demiryolu, Osmanlı İmparatorluğu içerisindeki Alman nüfuzunun ve ekonomik çıkarlarının artmasını da beraberinde getirmiştir. Alınan imtiyaz sonucunda daha fazla Alman şirketi Osmanlı topraklarında faaliyet göstermeye başlamıştır. Dolaylı kazanımların bir diğer boyutu da Almanların yaptıkları demiryollarında Alman malzemeleri kullanmaları ve Alman mühendisler, demiryolu işçileri ve müteahhitlerin istihdamlarıyla Alman ekonomisine yaptıkları katkı olmuştur. Demiryolunun Konya'ya kadar olan kısmını yapan Anadolu Demiryolu Şirketi, 1907'de Konya'nın güneydoğusunda bulunan kurak ovayı sulama projesine yönelik düzenlemeleri tamamlamış, bu sulama ile

hava koşullarına bağlı olarak yapılan tarımsal faaliyetin, dışsal koşul olan suya erişimini ve böylece daha çok ürün alınmasını sağlamayı amaçlamıştır. Ürün fazlasının ihraç edilmesi ise, bu sulama projesinden beklenilen en önemli amaç olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunda faal olan Alman bankaları, Osmanlı topraklarındaki faaliyetlerinde izledikleri finansal politikalar ile İngiliz ve Fransız bankalarının çıkarlarını tehdit etmişlerdir. Bu tehdit yalnızca finans alanında değil, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticari ve sınai statükoya da yönelik olmuştur (Earle, 1924: 98-102).

Doğrudan etki ise, Almanya'nın imtiyazdan doğan ekonomik avantajlarını arttırmaya yönelik yatırımlarının ve iki ülke arasındaki ticaret hacminin artması olmuştur. 1888 yılında Almanya'dan Türkiye'ye olan ihracatın değeri 11.700.000 Mark iken, bu oran hattın Ankara'ya vardığı yıl olan 1893'te 40.900.000 Mark'a yükselmiştir. Bu, beş yıl içerisinde % 35'lik bir artış olduğunu göstermektedir. Türkiye'nin Almanya'ya olan ihracı aynı dönemde 2.300.000 Mark'tan 16.500.000 Mark'a ulaşmıştır, bu % 700'lük bir artış demektir. 1900-10 döneminde iki ülke arasındaki ticaret hacmi aşağıdaki tabloda görülmektedir (Bkz. Tablo III) (Earle, 1924: 36, 104):

Tablo III: Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret, 1900-11.

Yıl	Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğuna Olan İhracatı (Mark)	Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'ya Olan İhracatı (Mark)
1900	30.400.000	34.400.000
1901	30.000.000	37.500.000
1902	36.500.000	43.300.000
1903	37.700.000	50.200.000
1904	43.500.000	75.300.000
1905	51.600.000	71.000.000
1906	55.000.000	68.200.000
1907	55.100.000	81.500.000
1908	47.600.000	64.000.000
1909	57.300.000	78.900.000
1910	67.400.000	104.900.000
1911	70.100.000	112.800.000

Aynı yıllarda Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere ve Fransa arasındaki ticaret hacmi de aşağıda verilmiştir (Tablo IV) (Earle, 1924: 105):

Tablo IV: Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere ve Fransa ile Ticareti, 1900-1910

	İHRACAT		İTHALAT	
Yıl	İNGİLTERE'YE	FRANSA'YA	İNGİLTERE'DEN	FRANSA'DAN
1900	118.760.000	86.220.000	102.920.000	29.800.000
1901	122.000.000	....	128.220.000	37.880.000
1902	130.520.000	83.040.000	123.980.000	37.200.000
1903	127.400.000	81.200.000	114.020.000	36.640.000
1904	122. 760.000	73.120.000	151.960.000	40.880.000
1905	118.960.000	80.780.000	139.300.000	42.420.000
1906	129.440.000	91.600.000	167.040.000	47.300.000
1907	136.600.000	95.320.000	147.380.000	46.380.000
1908	109.220.000	70.760.000	145.260.000	51.600.000
1909	109.320.000	79.000.000	156.280.000	54.600.000
1910	100.660.000	77.000.000	177.160.000	58.400.000

Yukarıdaki istatiksel veri, İngiliz ticaret hacminin kendisine rakip olarak kabul ettiği ülkelerle arasında çok büyük bir fark olduğunu göstermektedir. Bu yönüyle, İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz yarışında en avantajlı olan ülke görünmektedir. İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik hayatında en etkili ülke konumuna sahiptir. Ancak, yukarıdaki miktarları artış oranına göre değerlendirdiğimizde ise, Almanya'nın payında artış gözlenirken İngiltere'nin payında bir azalma olduğu ortaya çıkmaktadır. İngiltere'nin, Türkiye ithalatındaki payı, % 35'ten % 22,5'a düşmüştür. Aynı dönemde Alman ithalatında %2.5'luk bir paydan % 11.5'luk bir paya yükselme olmuştur (Earle, 1924: 105).

Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yapılan demiryolları arasında Osmanlı inisiyatifi olması bakımından özel bir öneme sahip olan Hicaz Demiryolu'nun, Osmanlı merkez idaresinin beklentilerine uygun olarak, özellikle stratejik-yönetsel amaçlarla şekillendirdiğinden bahsedilmişti. Osmanlı yönetimi için çok önemli olan ve yayılmacı devletlere karşı bir direniş mücadelesinin sembolü olarak algılanan bu demiryolundan beklenilen ile gerçekleşen işlevinin ne derece örtüştüğünün incelenmesi, hattın Osmanlı merkezi idaresinin beklentilerini büyük ölçüde karşıladığını göstermektedir.

Stratejik-yönetsel beklentiler açısından değerlendirildiğinde, Hicaz Demiryolunun beklenileni karşıladığı, yani çevrenin iç çevresini çevrenin merkezine entegre etme amacını büyük oranda gerçekleştirdiği görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun asker ve mühimmat sevkiyatının hızlandırılmasına bağlı olarak askeri kapasitesi artmıştır. Hicaz hattının biten kısmı sayesinde Yemen'de çıkan ayaklanmaları bastırmak üzere gönderilen askerler, daha önce on iki günde

ulaştıkları yerleşimlere yirmi dört saat gibi çok kısa sürede ulaşmışlar, bu merkezi yönetim tarafından oldukça sevindirici bulunmuştur. Demiryolu bütünüyle işletilmeye başladıktan sonra çok daha geniş ölçekli olarak askeri amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır. 1910 Havran, Kerek ve Cebel-i Düruz hadiseleri, Demiryoluyla yapılan hızlı sevkiyat sayesinde kısa sürede bastırılmıştır (Gülsoy, 1994: 236-7).

Demiryolunda taşınan asker ve askeri eşya sayısında her yıl istikrarlı bir artış kaydedilmiştir. 1912'de 2.312 ton 649 kilo askeri eşya ve mühimmat taşınırken bu miktar 1913'te 2.726 ton 548 kilo, 1914'de ise 40.460 ton 465 kiloya ulaşmıştır. Bu işlevi ile Hicaz demiryolu, Süveyş'e bağımlığı asgariye indirmiştir. Güney Suriye'de, bu demiryolu güzergahına yakın kaza, kasaba ve köyler üzerinde, Osmanlı hakimiyeti artmıştır. Buna paralel olarak, bu yerleşimlerde yaşayan Bedevi kabileleri daha etkin bir şekilde kontrol altına alınmıştır. Merkezi otoritenin Suriye'de yoğun bir şekilde hissedilmesinin başlıca nedeni olan bu demiryolu, varlığı ile orada hakim olan Bedevi kabilelerine tehdit oluşturan bir Osmanlı askeri üstünlüğünü simgelemiştir. Bir başka ifadeyle, demiryolunun geçtiği güzergahlarda, yaşayan halkın özerkliği ve bağımsız hareket etme çemberi daralmıştır. Devlet otoritesi ve merkeziyetçilik, özellikle hatta yakın olan yerleşimlerde yoğun olarak hissedilmiş, ancak, Güney Suriye ile kıyaslandığında bu etki alanı Hicaz'da daha sınırlı kalmış, çöl alanlarında Bedeviler üzerinde benzer bir hakimiyet kurulamamıştır (Gülsoy, 1994: 236-7; Ochsenwald, 1980: 109-10, 118).

Hicaz Demiryolunun, çevrenin merkezle entegrasyonun sağlama işlevinin görüldüğü bir diğer yerleşim ise Medine'de olmuştur. Hicaz demiryolları ve telgraf hatları sayesinde İstanbul ve Medine arasında doğrudan haberleşme ve irtibat sağlanmış ve bu gelişmeler Medine şehrinin siyasi önemini arttırmıştır. Bunun sonucunda, Medine, Hicaz Vilayeti'nden ayrılarak doğrudan Dahiliye Nezareti'ne bağlanmıştır (Gülsoy, 1994: 237).

Ekonomik ve sosyal sonuçlar açısından bakıldığında Hicaz Demiryolu, sağladığı nakliyat kolaylığı bakımından geçtiği yerlerde ekonomik ve ticari bir canlılık getirmiştir. Taşınan ticari mal miktarı her yıl istikrarlı bir şekilde artmıştır. Demiryolu, ticari mal yanı sıra canlı hayvan taşımacılığında azami şekilde kullanılmıştır. Özellikle tarıma elverişli olan yerlerde, demiryolunun ekonomik etkisi belirgin bir şekilde hissedilmiştir (Gülsoy, 1994: 237).

Demiryolunun etkin işleyişini olumsuz etkileyen savaş, iç isyanlar ve salgın hastalık gibi faktörler demiryolunun ticari hedeflerinde aksamalara yol açmıştır. Bu faktörlere rağmen, Hicaz Demiryolu'ndan elde edilen gelir artmıştır. Demiryolunun, askeri amaçlar dışındaki kullanımı, kendi masraflarını karşılamaya yetmiş ve demiryolu Osmanlı Hazinesi'ne artı bir yük olmamıştır (Ochsenwald,

1980: 120-22).

Hicaz Demiryolu geçtiği bölgelerin dış pazarlara daha fazla bağlanmasına ve ticaret hacminin artmasına neden olmuştur. Hicaz Demiryolu'nun geçtiği Akdeniz sahillerinde, pazara yönelik ürünler yetiştirilmeye başlanmıştır. Dış pazarlara ihraç edilen ürünlerin başında gelen yünün 1904 yılı ihracatı 296.855 ton iken, bu oran 1913'te 808.763 tona ulaşmıştır. Tarımın ticarileşmesi süreci ve tarımsal üretimin artışı, pazara erişimi sağlayan ulaştırma araçlarına bağlı olduğundan, ulaştırma araçları geliştikçe tarımsal ürünler daha yoğun bir şeklide üretim merkezlerinden pazarlara ulaştırılabilmiştir (Ochsenwald, 1980: 15, 134). Hicaz Demiryolu bu işleviyle, birçok üretim merkezinin dünya pazarlarına bağlanmasını sağlamış ve böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine entegrasyon sürecine katkıda bulunan bir faktör olmuştur.

Diğer hatlarda görülen ortak bir sonuç olarak, tarımsal üretimin artması ve ürünlerin her geçen gün daha fazla ticari meta haline gelmesine bağlı olan ve Osmanlı merkez idaresinin kısa vadeli ekonomik beklentilerini gerçekleştirmeye hizmet eden faktör ise, tarımsal ve gümrük vergilerinin artmasıdır. Demiryolu güzergahındaki yerleşimlerden daha fazla vergi toplanmıştır. Vergilerdeki artış, kısa vadedeki ekonomik beklentileri karşılasa da, orta ve uzun vadede Osmanlı ekonomisini düzeltici etki yaratmaktan çok uzaktı. Bunun temel nedenlerinden birisi, demiryollarının ihraç ürünleriyle gümrük vergisi kazanma araçları olmasının yanı sıra, merkez ülkelerin seri üretimden çıkan ürünlerinin bol akışını sağlayan araçlar olarak yerli zanaatları ve küçük çaplı sanayiyi yıkma işlevidir. Bir diğer neden ise, Osmanlı İmparatorluğunun dünya ekonomisine sınai ürünlerine göre çok daha ucuz olan tarımsal ürün ihraç eden ve sınai malları ithal eden bir ülke olarak katılımı nedeniyle, zaten açık veren bütçesinde kapatılması mümkün olmayan açıkların kronikleşmesidir (Tablo V) (Eldem, 1970: 186):

Tablo V: Dış Ticaret (Milyon kuruş olarak), 1878-1913.

Yıl	İthalat	İhracat	Açık
1878/79	2001	839	1161
1879/80	2942	876	1066
1880/81	1785	850	935
1881/82	1949	1129	819
1882/83	2019	1096	923
1883/84	1976	1239	737
1884/85	2064	1280	784
1885/86	2000	1208	793
1886/87	2070	1271	800

1887/88	2011	1129	882
1888/89	1946	1355	591
1889/90	2104	1517	587
1890/91	2291	1284	1008
1891/92	2455	1536	919
1892/93	2447	1557	889
1893/94	2411	1326	1085
1894/95	2408	1375	1032
1895/96	2058	1554	504
1896/97	2136	1543	593
1897/98	2343	1474	869
1898/99	2662	1343	1320
1899/1900	2450	1559	891
1900/01	2384	1491	894
1901 /02	2457	1539	918
1902/03	2303	1556	747
1903/04	2439	1754	685
1904/05	2790	1701	1089
1905/06	3137	1967	1169
1906/07	3229	1950	1279
1907/08	3476	1921	1555
1908/09	3143	1844	1299
1909/I0	3474	1843	1630
1910/11	4256	2208	2048
1911/12	4506	2491	2015
1912l13	4355	2392	1963
1913/14	4184	2160	2024

Dini sonuçlar bakımından incelendiğinde, Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı tebaasına sağladığı en önemli sonuç, Şam-Medine hac güzergahını kullanan Müslümanlara sağladığı olağanüstü seyahat kolaylığı olmuştur. Osmanlı merkez idaresi açısından bakıldığında ise bu demiryolu İslam dünyasında büyük yankı uyandırmış, II. Abdülhamit'in prestijini kuvvetlendirmiş, kendisinin tahttan indirilmesi Hint Müslümanları arasında büyük bir şok yaratmış ve Hicaz demiryoluna yaptıkları yardımları bir süre kesmişlerdir. Tüm eksikliklerine rağmen, Hicaz Demiryolu, Müslümanların organize olarak ortaya çıkardıkları bir eser olarak görüldüğü için Müslümanlar tarafından sahiplenmiş ve kendilerine güven vesilesi olmuştur (Gülsoy,1994: 244).

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları, sağladıkları kilometre garantisi veya faiz uygulaması sonucu, Avrupa sermayesi için kendi başlarına kârlı birer yatırım durumuna gelirlerken, diğer yandan da sermayeyi ihraç eden ülke ekonomisi için hammadde ve gıda maddeleri ve mamul maddelere pazar yaratmak işlevini görmüştür. Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan demiryolları kilometre garantisi olarak adlandırılan ve Osmanlı hükümetinin her yıl belli bir oranda kârı yapan şirkete vereceği anlamına gelen bir uygulamayla yapıldıkları için daha fazla kâr elde etmek isteyen şirketler, hatları gereksiz yere uzatmışlardır. Kâr garantileri hükümete ağır külfetler getiren bir uygulama olmuş, Rumeli Şark demiryolları şirketine verilen kilometre garantisi yıllık 140.000 sterline ulaşmıştır (Pamuk, 1978: 66 aktaran Can, 2000: 65: Günçan, 1992: 13).

Birçok fedakarlıklar yapılarak ve imtiyazlar verilerek gerçekleştirilen demiryollarının, yayılmacı dış politika izleyen Avrupalı ülkelerin ve Osmanlı yönetiminin beklentilerini ne kadar karşıladığı üzerinde durulması gereken önemli bir konudur. Yukarıda değinildiği gibi, demiryolları gerek Osmanlı İmparatorluğu, gerekse batılı devletler tarafından kendi amaçlarına hizmet edecek etkin bir araç olarak düşünülüyordu. Ancak, Osmanlı yönetiminin beklediği fayda ile yayılmacı dış politika izleyen Avrupa devletlerinin beklentileri her noktada örtüşmüyor, çoğunlukla çatışıyordu.

Taraflar açısından önceliklere bakıldığında, demiryollarının hem Batılı hem de Osmanlı devlet adamları tarafından bir entegrasyon aracı olarak kabul edildiği gözlenmektedir. Batılı devletlerin hedefledikleri ve ulaştıkları "entegrasyon", Osmanlı İmparatorluğu'nun, dünya ekonomik sistemine entegrasyonunun hızlandırılması ve uluslararası iş bölümüne hammadde ihracatçısı ve mamul ürün ithalatçısı olarak etkin katılımının sağlanması ve perçinlenmesiydi.

Diğer yandan Osmanlı yöneticileri de demiryolunun entegre edici rolünden yararlanmayı amaçlamakta, bu araç ile Osmanlı'nın iç çevresi konumunda olan yerleri merkeze bağlamayı hedeflemiştir. Bu, İmparatorluk sınırları içerisinde "birliği" sağlamaya hizmet edecekti. Hakim olan bu görüş, Osmanlı yöneticilerinin birliği, merkezi idarenin iç karışıklıkların çıktıkları yerlere daha fazla asker yollaması ile sağlayacakları yanılgısını ve iç karışıklıkların asıl nedenlerinin pek ön plana çıkarmayan bir anlayışı yansıtması açısından önemlidir.

Yapılan demiryollarının gerçekten arzu edilen birliği sağlayıp sağlamadığını sormak gerekmektedir. Bu dönemde yapılan demiryollarında görülen ağaç biçimli örüntü ve rasyonel olmayan, birbirini tamamlamayan düşük standartlı hatlar, koloniyel anlayışın ve önceliklerin somut kanıtlarıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nda

demiryolları, öncelikle dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilere ve buralardaki verimli ovalara uzanacak biçimde yapılmışlardır. Bölgenin hinterlandındaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına en uygun düşen bu ağaç biçimindeki örüntü, koloni tipindeki ekonomilerde çok sık rastlanan bir yapıdır. Hatlar yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmet ettiğinden, demiryolu sistemi ülke iç pazarını birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşememiştir. Bunun yanısıra, her devlet kendi çıkarına göre hat yaptığından kendi içerisinde tamamlayıcı bir şebeke kurulamamış, Anadolu, Suriye ve Mezopotamya'da birbiriyle bağlantısı olmayan kopuk demiryolu hatları meydana gelmiştir. Böylesi bir yapıya sahip bu hatlara ulusal ağ demek çok zordur (Güven, 1982; Ortaylı, 1981; Khariallah, 1991).

Demiryollarının, ülke "birliğini" ve etkin asker sevkiyatını sağlayabilecek bir araç olabilmesi için ağ şeklinde bir örüntüye ihtiyaç vardır ki, bu da demiryollarının işlevsizliğini savaş yıllarında yaşayarak gören Cumhuriyet kurucuları tarafından ancak Cumhuriyet kurulduktan sonra gerçekleştirilebilmiştir. Ancak tüm bu olumsuzluklara rağmen, demiryolundan önceki koşullara göre hızlı asker sevkiyatı mümkün olmuştur. Demiryollarının çoğu yerde parça parça olmasına rağmen, hayvanlarla ya da deniz yoluyla yapılan asker sevkiyatından daha etkin bir sevkiyat gerçekleşmiş, yapılan bazı hatlar Osmanlı yönetiminin amacına tam olarak hizmet etmemişse de, Osmanlı stratejik-yönetsel amaçlarını büyük oranda karşılamıştır.

Demiryolları ile fiziksel bütünlük kısmen sağlanmış olsa da, demiryollarının yol açtığı sonuçlar, varolan "tebaa birliğini" derinden sarsan etkiler bırakmıştır. Bu yönüyle çevre merkezinin, demiryolları ile iç çevresini entegre etme amacına kısa vadede ve kısmen isyankar tebaayı bastırma yönüyle ulaşılmışsa da, demiryolları ve onları yapan devletlerin getirdiği yeni anlayışla, orta ve uzun vadede yarattığı sonuçlar Osmanlı toplumunda süregiden dağılma sürecini hızlandırmıştır:

> ... Demiryollarının çeşitli toplumsal etkileri de olmuştu. Bunların bir bölümünde uzak dış ekonomik güçlerin gündelik yaşamda giderek artan önemleri sonucu Osmanlı toplumunda artan huzursuzluk duygusu rol oynuyordu. Öbür toplumsal etkiler, sabah evden işe gitme -akşam işten eve dönme biçiminde yeni bir alt kültürün oluşmasından Osmanlı toplumundaki etnik gruplar arasında gerilimlerin artmasına kadar geniş bir alana yayılıyordu. Örneğin İstanbul'un zenginleri Marmara denizi ve İzmit Körfezi kıyılarında villalar alıyor, yeni yaşam üslupları ve tüketim kalıpları ediniyorlardı. Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasında işçi akımını da hızlandırmış, genel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerinde oturan ahali arasındaki ilişkileri daha önceki dönemden daha yakın ve sık hale getirmişti. Bir zamanlar dış dünyadan tecrit edilmiş, kendi içine kapanmış olan, artık yanından demiryolu geçen köyler

büyük taşra yerleşim merkezleriyle yakın ilişkiler içine girmişlerdi (Quataert, 1985: 1663-4'den aktaran Can, 2000: 67).

Tarafların maddi beklentileri açısından bakıldığında, demiryollarının yayılmacı dış politika izleyen Avrupalı devletlerin hizmetlerine kısa ve uzun vadede daha fazla hizmet ettiği görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu açısından bakıldığında, İmparatorluğun ihracatının yüzyılın ilk yarısına göre birkaç kat artması, hatların geçtiği yerlerde aşar vergisinin daha fazla toplanması, gümrük vergilerinin artması kısa vadede maddi beklentinin sağlanmasına neden olmuşsa da, orta ve uzun vadedeki maddi kayıplar çok daha ağır sonuçları beraberinde getirmiştir. Burada, demiryollarının "orta ve uzun vadede neden oldukları maddi kayıplardan" anlaşılması gereken, yayılmacı dış politika izleyen Avrupalı devletlerin oldukça bol miktarda ve seri üretimden kaynaklanan ucuz mamul mallarını, Osmanlının mevcut el sanatlarını ve zanaatkarlarını ve buna bağlı olarak çökmekte olan zanaatkar örgütlenmelerini yıkmış olmasıdır ki, bu Osmanlı İmparatorluğu özelinde değil, günümüzde kalkınma literatüründe "az gelişmiş" olarak nitelendirilen birçok ülkede yaşanmış ve endüstrileşememe olarak ifade edilen ortak bir yıkım olmuştur. Bu ortak yıkımın günümüzde de hissedilen en büyük etkisi, uluslararası işbölümünde olmuştur, yani dünya ekonomisinde ülkelerin gelişmiş ve sanayileşmiş ülkeler ile hammadde ihracatçısı ülkeler olarak şekillenen katılımlarının daha da perçinlenmesi olmuştur.

Gelişmiş Batılı devletlerin, çevre ülkeler için tanımladıkları bu entegrasyon sonucunda dönüşen bir başka olgu da çevre ülkelerin ekonomilerinin tarım sektöründe ihtisaslaşmasıdır. Bu Brezilya'nın kahve ile, Hindistan'ın jüt ile, Seylan'ın çay üretimi ve ihracatı ile dünya ekonomisine katılımı anlamına gelmektedir. Bir başka ifade ile, bu dönem, ekonominin tek yönlü geliştiği, çarpık bir büyümenin olduğu bir ekonomik yapı oluşma sürecinin hızlandığı bir dönem olmuştur.

Çevre ülkelerde ortak olarak paylaşılan bir diğer sorun da, merkez ülkelerin çıkarı doğrultusunda şekillenen yatırımların bu çevre ülkelerde yarattığı bölgelerarası eşitsizliktir. Bu bölgelerarası eşitsizliğe paralel olarak zenginlik belli bölgelerde yoğunlaşmıştır. XIX. yüzyılda bölgesel olarak bu dışarıya açılımı en fazla olan kıyı şeritleri gerçekleştirilmiştir.

Sonuç olarak, demiryolları merkez ve çevreleşen ülkenin beklentilerini karşılamakta başarılı olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu daha çok kısa vadede kârlı çıkarken, demiryolları merkez ülkelerin kısa ve uzun vadeli beklentilerini karşılamakta etkin bir araç olmuştur. Demiryolları ve benzeri araçlar, XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine entegrasyonunu hızlandıran rolü ve orta-uzun vadedeki sonuçları çerçevesinde düşünüldüğüne, çevreleştirilen

ülkelerdeki azgelişmişliği, sadece azgelişmiş ülkelerdeki insanların mentalitesine bağlayan tek yanlı yorumun yeniden gözden geçirilmesi gereğini de ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

Süreli Yayınlar-Dergiler:

Akşam
Bayındırlık İşleri Dergisi
Cumhuriyet
Demiryolu Mecmuası
Hakimiye Milliye
Nafia İşleri Mecmuası
TBMM Tutanak Dergisi

Araştırmalar

Bayındırlık Bakanlığı.1938. *Cumhuriyet Nafiası*, Ankara.

Can, Bilmez Bülent. 2000. *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-23)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Earle, Edward Mead. 1924. *Turkey, The Great Powers & the Baghdad Railways: A Study in Imperialism*, New York: The MacMillan Company.

Eldem, Vedat. 1970. *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Georgiades, Demetrios. 1895. *Smyrne et l'Asia mineure au point de vue économique et commercial*. Paris: Impr. Chnix.

Gülsoy, Ufuk. 1994. *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık

Günçan, Ömer Kamil. 1992. *Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Yarını Hakkında Bir Yorum*, Ankara.

Güven, H. Sami. 1982. *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara: TOAİE Yayınları.

Howard, Harry N. 1966. *The Partition of Turkey: A Diplomatic History, 1913-28*, N.Y: Howard Fertig.

Imbert, Paul. 1981. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri. Türkiye'nin Meseleleri*, İstanbul: Havass.

Issawi, Charles. 1980. *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago: The University of Chicago Press.

Kasaba, Reşat. 1988. *The Ottoman Empire and the World Economy the 19th Century*, Albany: State University of New York Press.

Khariallah, Shreen. 1991. *Railways in the Middle East, 1856-1948: Political and Economic Background*, Beirut: Libaririe du Lübnan.

Ochsenwald, William.1980. *The Hijaz Railroad*, Charlottesville: University Press of Virginia.

Ortaylı, İlber. 1981. *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara: A.Ü, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Owen, Wilfred. 1964. *Strategy For Mobility*, N.Y: Brooklin Institution, Transport Research Program.

Özyüksel, Murat. 1988. *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Arba.

Pamuk, Şevket. 1978. "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel sayısı.

Quataert, Donald. 1985. "XIX. yy'da Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolları", *TCTA*, Cilt 6.

Sultan II. Abdülhamit.1984. *Siyasi Hatıratım*, İstanbul: Dergah Yayınları.

Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması

İlhan TEKELİ
Selim İLKİN

I.GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğun topraklarının bir parçası olan Anadolu mekanının bir ulus-devletin mekanına dönüştürülmesinde en önemli etkenlerden biri Cumhuriyetin ilk yıllarında uyguladığı "ülkeyi demir ağlarla örmeyi"[1] amaçlayan demiryolu politikası olmuştur.

Bu politikadan çok sık söz edilmiş olmasına, hatta ünlü Onuncu Yıl Marşı'nda da yer almış olmasına karşın üzerinde yeterli çalışma yapıldığı söylenemez. Cumhuriyetin demiryolu politikasına referans verilmek istendiğinde genellikle demiryolunun 1930 yılında Sivas'a ulaşması dolayısıyla İsmet Paşa'nın yaptığı konuşmaya başvurulmuştur. İsmet Paşa'nın bu konuşması Cumhuriyetin demiryolu politikasının 1930'da ulaştığı noktayı göstermektedir. Gerçekte bu politika Cumhuriyet Hükümetlerinin önemli tartışmalara konu olmadan üzerinde kolayca uzlaşılan daha çok teknik niteliği ağır basan bir politika olmamıştır. Zaman içinde değişik bunalımlardan geçerek oluşturdukları bir politikadır. Gerek dünyadaki ekonomik konjonktürden, gerek Cumhuriyet Halk Fırkası içindeki tartışmalardan etkilenerek şekillenmiştir. Şimdiye kadar Cumhuriyet Halk Fırkası Meclis Grubu Zabıtları incelemeye açılmadığı için bu oluşum açıkça ortaya konulamamıştır.

1 Bu deyişin Süleyman Sırrı'nın olduğu söylenmektedir. Bu dönemdeki az sayıdaki demiryolu mühendislerinden biri olan Süleyman Sırrı Bey İsmet Paşa Kabinesinde Nafıa Vekiliyken, Samsun ve Erzurum Demiryollarını incelemek için yaptığı seyahat sonrası 14.12.1925'de zatürreeden ölmüştür.

Bu politikanın oluşumunda en etkili tartışmalar, Anadolu Hattının yabancı sermayece işletilmesi konusunda, Hükümetle ilgili Şirket arasında hazırlanan anlaşma protokolünün onaylanmasına ilişkin yasanın, CHF grubunda tartışılması sırasında, grubun bu protokolü benimsemeyerek hattın satın alınması konusunda ağırlığını koyması dolayısıyla, yaşanan kriz sırasında yapılmıştır.1 Ocak 1924 ile 28 Ocak 1924 tarihleri arasında yapılan beş toplantı Cumhuriyetin demiryolu politikalarının biçimlenmesindeki en önemli dönüm noktalarından biri olmuştur.

Bu yazıda önce Cumhuriyet Hükümetlerinin Kurtuluş Savaşı sonrasında ne tür bir ulaştırma ve demiryolu sorunuyla karşı karşıya olduğuna ilişkin bir durum saptaması yapılacaktır. Daha sonra Anadolu demiryolu hattının işletilme biçimi konusunda doğan kriz, elimizde bulunan CHF Grubu Zabıtlarından yararlanılarak[2] anlatılacak ve kriz süresinde oluşan politika özetlenecektir. Bunu oluşan bu politikanın hangi aşamalardan geçerek nasıl uygulandığı konusundaki saptamalar izleyecektir. Son bölümde de bu politikanın uygulanmasının sonuçlarının genel bir değerlendirilmesi yapılacaktır.

II. KURTULUŞ SAVASI SONRASINDA ELDE KALAN DEMİRYOLUNUN DURUMU VE ULAŞTIRMA SORUNU

Kurtuluş Savaşının örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesi çok kritik bir öneme sahipti. Heyet-i Temsiliye İstanbul'un işgalinden hemen sonra daha Büyük Millet Meclisi açılmadan demir yollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başlamıştı. 20 kolordu Komutanlığının "Şimendüfer Hututu Askeri Müfettişliğine" 23.03.1920 tarihli emrinde Anadolu Hattının Haydarpaşa-Arifiye bölümü dışındaki kesimleriyle, Bağdat Hattının askeri makamların gözetimi altında işletileceği bildiriliyordu.[3] Bu denetimle yetinilmeyerek 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi İcra Heyeti kararıyla bu hatlar fiilen işletilmeye başlanmıştı. Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdür-i Umumiliği Anadolu, Bağdat ve İzmir-Kasaba Hattının işgal altında olmayan kısımlarını işletecekti. Aydın demiryolunun işgal altında olmayan Köşk-Eğridir kısmının işletilmesi ise Nazilli Heyet-i Merkeziye'si emrinde oluşturulan Aydın Hattı Köşk-Eğridir İşletme Müdürlüğünce yönetildi.[4] Daha sonra Büyük Millet Meclisi Nafıa Vekaletine bağlı olarak çalıştırıldı. Savaş sırasında

2 Demiryoluna ilişkin bu zabıtlar Sayın Vehbi Sarıdal'ın bize verdiği evraklar arasında bulunmaktadır.
3 Ziya Gürel:*Age*:s.5.
4 Murat Ergun:*Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*,İstanbul Ahenk Matbaası, İstanbul,1966.s.15.

işgalin gelişmesine bağlı olarak işletilen demiryollarının uzunlukları değişmiş, artmış ve eksilmiştir. Kurtuluş Savaşının kazanılmasıyla da tüm hatlar fiilen BMM'i İcra Vekilleri Heyetinin yönetimine geçmiş oldu.

Savaş sırasında tahrip edilen hatlar, olanaklar içinde onarılmış ve düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi sağlanmıştır. Bu konuda sağlanan başarı savaş sırasında askeri gereksinmelerin karşılanması kadar Anadolu ekonomisinin ayakta kalmasını da sağlamıştır. Ama savaş bittiğinde çok harap hatlardan, geçici olarak onarılmış köprülerden ve çok az sayıda ve yorgun çeken ve çekilen araçlardan oluşan bir demiryolları sistemi bulunuyordu.

Lozan Anlaşmasından sonra belirlenen Türkiye'nin sınırları içinde geniş hat olarak 124 km, normal hat olarak 3.733 km., dar hat olarak 273 km. demiryolu bulunuyordu. Bu hatların nitelikleri ve bu hatlar için Osmanlı döneminde şirketlere verilmiş km garantilerinin miktarları tablo (1) de gösterilmiştir. Bu hatların neler olduğu ve uzunlukları ise tablo (2) de verilmiştir.

Savaş sonunda Anadolu şirketinden geçen lokomotiflerin sayısı, Dünya Savaşında Almanya'dan getirilen kullanılmış makinalarla birlikte 47'ydi. Cumhuriyetin ilanına kadar sürede bir yandan hurdaların tamiri,diğer taraftan Haydarpaşa istasyonunun ve oradaki lokomotiflerin de milli idareye geçmesiyle bu sayı 118'e yükselmişti. Bundan başka Osmanlı askeri demiryollarından geçen Almanya'dan getirtilerek bu idarenin malı olarak kullanılmış olan lokomotiflerin sayısı 53'ü buluyordu. Toplamı 171'ri aşmayan bu lokomotifler 17 tipteydi ve çoğunun yaşları 20-25'in üstündeydi. Cumhuriyet lokomotif parkını geliştirmek için yeni lokomotif alımına ancak 1924 yılında girebildi. İlk yıl Almanya'ya ancak 10 lokomotif ısmarlanabilecekti.[5]

Tablo (1) Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşunda Devralınan Hatların Nitelikleri

HATLAR	Hat Genişliği (metre)	Rampada Max. Eğim. mm/m	İstasyon Arası Max. Uzaklık	Yan bekleme hattı uzunluğu	Trende Max. Vagon Sayısı	Min. Kurb Yarı Çapı	Kilometre Garantisi
Anadolu Bağdat							
Haydarpaşa-İzmit	1,435	25	25	350	36	250	10.300 frank
İzmit-Ankara	1,435	15	27	350	36	300	15.000 frank
Eskişehir-Konya	1,435	15	27	350	36	300	13.727 frank ya da 604 Lira
Konya Yenice	1,435	12	31	350	36	300	15.500 frank*
İzmir-Aydın	1,435	25	29	600	36	400	yok
*İzmir-Kasaba ve Uz.***	1,435	30	24	350	36	250	Gelirinin yarısı için 2.310.000 frank

5 Cer Müdürü Tevfik:"Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz", *Demiryolları Mecmuası*,Cilt.9, Sayı.104-105, 29 Ekim 1933,s.444.

Bursa-Mudanya	1,050	25	17	200	20-30	300	yok
Gümrü-Kars-Sarıkamış (124 km.)	1,534	25	17	200	20-30	300	yok
Sarıkamış-Erzurum	0,750	25	17	200	20-30	300	yok
Mersin -Adana	1,435	25	21	600	60	400	yok
İstanbul-Edirne ve Kırklareli	1,435	15	16	300	32	300	yok
FevzipaşaNusaybin	1,435	25	31	600	60	400	yok

*Kaynak:*Zubeyir Aker:*Les Produits du Sol et du Sous-Sol, L'Industirie et les Transport dans L'Economie Nationale de la Turquie,*Librairie Universitaire D'Alsace, Strasbourg, 1936, s.217. ve Alexis Rey : *Statistique des Principaux Résultats de L'Exploitation des Chemins de Fer de L'Empire Ottoman,* Constantinople,1911.

*15.500 franklık garantinin 11.000 frankı inşaat karşılığı, 4500 frankı işletme harcamaları karşılığıdır.

** Bu hattın Alaşehir-Afyonkarahisar kesimi için kilometre garantisi 18.800 frank ya da 830,78 Lira

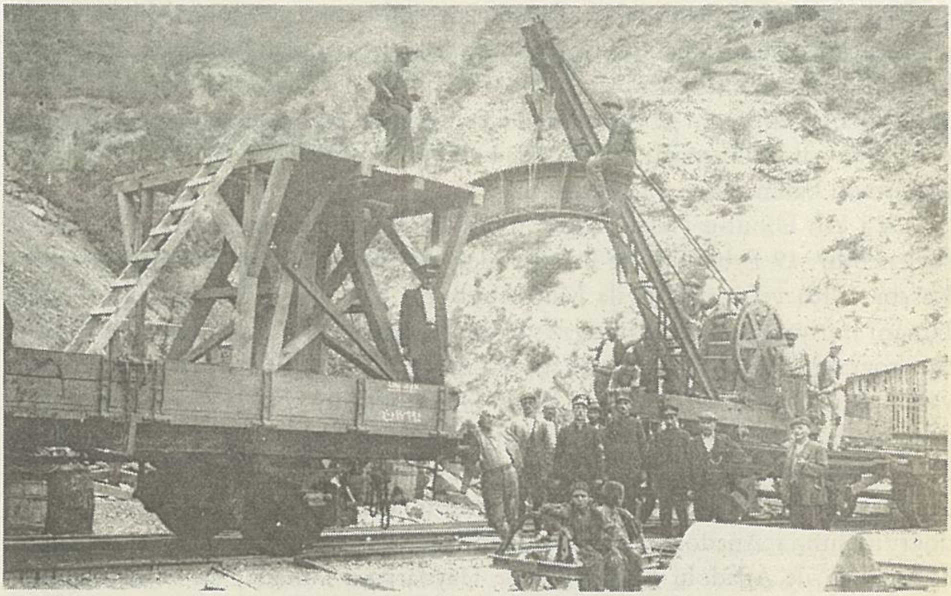
Mudanya mütarekesinden hemen sonra BMM İcra Vekilleri Heyetince yabancı şirketlerin demiryolları hatları şirketlere birer birer devredilmeye başlamıştır. Aydın Hattı şirket yöneticilerinin talebi üzerine 01.11.1922'de İngiliz şirketine devredildi.[6] Bunu belli bir süre sonra İzmir-Kasaba Hattının Fransız şirketine devredilmesi izledi. Lozan'daki müzakerelerde Türk heyeti başkanı demiryollarının eski şirketlerine devredilmesi ilkesinin benimsendiğini ilgili ülkelere yazılan bir mektupla bildirmişti. Bu devirlerle yazılan mektubun gereği yerine getiriliyordu.

Savaşlar sonrasında BMM Hükümetinin gündeminin en önemli maddelerinden biri ülkenin imarı ya da geliştirilmesi olmuştur. Hükümetin bu soruna başlangıçtan beri belli bir program ve plan içinde yaklaşmaya çalıştığı görülmektedir. 1923 yılında daha Cumhuriyet ve Ankara başkent olması ilan edilmeden önce Hükümet bir "Umur-u Nafia Programı" hazırlanmıştır. Bu çalışma Nafia Vekaletinin Osmanlı döneminden gelen Umur-u Nafia Programı geleneğinin[7] bir uzantısı olarak görülebilir. Bu program da daha öncekiler gibi demiryolu, karayolu, limanlar ve su yapıları gibi temel alt yapıları içeren bir kapsama sahipti.

Bu programda ulaşım olanaklarının geliştirilmesinin "milli ittihadı" sağlamak için gerekli olduğu ve "maarif-i umumiyenin" yayılmasını gerçekleştireceği üzerinde

6 Murat Ergun:*Age,*s.41.

7 Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde 1880 yılında Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde birinci, 1909 yılında Gabriel Noradukyan'ın Nafia Nazırlığı döneminde ikinci bir umur-u nafia planı hazırlanmıştır. Bu programlar için bknz. Celal Dinçer:"Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha",*Belgeler,*Cilt V-VIII,1968-1971,Sayı.9-12. Türk Tarih Kurumu, Ankara 1971,s.153-233. "*Ticaret ve Nafia Nezaretinden 1 Kanun-u evvel sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaret Penahi'ye Yazılan Tezkerenin Sureti,* Bu belgenin fransızca kopyası, "Ministre du Commerce et des Travaux Public:*Rapport de S.E.le Ministre du Commerce et des Travaux Publics a S.A.le Grand Vezir,*1 December 1908" yayınlanmıştır.



Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımı

duruldüktan sonra bunun sağlanmasında demiryollarına öncelik veriliyordu. Önerilen programda demiryollarının temelde imtiyaz mukaveleleriyle şirketlere yaptırılması ve işletilmesi esasının benimsendiği görülmektedir. Varolan demiryolu hatlarının halkın yararını da göz önünde tutan anlaşmalarla şirketlere devri ilkesi benimsenmiştir.[8] İmtiyazı verilmiş henüz inşa edilmemiş hatların inşasının imtiyaz verilen şirketlerce gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bunlardan en önemlisi Chester imtiyazı olarak bilinen 4.100 km uzunluğundaki Şarki Anadolu Demiryollarıdır.[9] Doğu Anadolu'yu limanlara bağlayarak dünya ekonomisine açmayı öngörmektedir. İkincisi Anadolu Hattını işleten şirketçe gerçekleştirilecek Adapazarı-Bolu ve uzantısından oluşan 200 km.lik hat imtiyazıydı. Üçüncüsü, İzmir-Çanakkale arasındaki 250 km.lik, dördüncüsü Edremit-Palamutçuk arasındaki 29 km'lik dar hatta ilişkin imtiyazlardı. Üçüncü grupta da tamamiyle yeniden inşa edilecek 13 hattın önerisi yer almaktaydı. Bu hatlar için de "masarifât-ı azîmeye vabeste" bulunduğundan "tanzim edilecek imtiyaz mukavelenâmeleriyle inşa ve işletilmesi" ilkesi benimsenmişti.

8 Bu konuda bknz. İlhan Tekeli, Selim İlkin:"1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX.Türk Tarih Kongresi,* Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara,1989,s.1649-1660.

9 Bu konuda ayrıntılı bir çalışma için bknz. Selim İlkin:"1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu,* 17-22 Mayıs 1981, İstanbul.

Bu programdaki demiryolu hatlarının güzergahlarının günümüzdeki demiryolu şebekesiyle karşılaştırılması çok ilginçtir. Bu program hazırlandığında Ankara henüz başkent olarak ilan edilmemişti. Bu nedenle önerilen şebeke bugünkü gibi Ankara merkezli bir demiryolu şebekesi oluşturmamaktadır. Bu program bize eğer başkent Ankara'ya nakledilmeseydi Anadolu'da nasıl bir demiryolu şebekesinin gelişeceğini göstermesi bakımından önemlidir.

1923 Yılı Umur-u Nafia Programı'nın 1924 yılı başlarına kadar uygulandığı söylenebilir. 19 Eylül 1923'te kabul edilen bir yasayla Aydın Demiryolu, İzmir-Kasaba Hattı ve uzantıları ile Mudanya-Bursa hattı Şark Demiryolu ve İzmir Limanı İmtiyazlarının eski imtiyaz sahibi şirketlere devredilmesi kabul edilmiştir. Bu program içinde yer alan limanlara ve karayollarına ilişkin önerilerin gerektirdiği yasalar da çıkarılmıştır. Fethi Okyar Hükümetinin Nafia Vekili Fevzi Bey zamanında hazırlanan bu programın uygulanması kabine değişliklerinden sonra da sürmüştür. Nitekim İsmet Paşa Hükümetinin Nafia Vekili Muhtar Bey'in uygulamaları da bu programa uygun olmuştur. Muhtar Bey bu programın ilkeleri doğrultusunda Anadolu Demiryolu imtiyazına sahip olan şirketin temsilcisi M.Hügnen ile Anadolu Demiryolu ile Haydarpaşa Liman Dok ve Antrepoları imtiyazına yeniden işlerlik kazandırmak için müzakereye girişmiş ve bir protokol hazırlanmasını sağlamıştır. Bu protokol Hükümetçe de uygun görülerek bununla ilgili yasa tasarısı TBMM'ne gönderildikten sonra Anadolu'daki demiryolu sisteminin belkemiği niteliğindeki bu hattın satın alınması (millileştirilmesi) yönünde bir karşı görüş gelişmiş ve bu konuda Muhtar Beyin istifasına yol açan ve Hükümeti de zor durumda bırakan bir bunalım doğmuştur. Bir yandan bu bunalım öte yandan Ankara'nın başkent olarak ilanı Umur-u Nafia programındaki demiryolu politikasının gözden geçirilmesi sonucunu doğurmuştur. Bu nedenle 1924 yılı başında doğan bu bunalımın ve bu bunalım sırasında doğan yeni politikanın nasıl geliştiğinin yakından tanınması gerekmektedir.

III.ANADOLU DEMİRYOLUNUN ŞİRKETE DEVRİ KONUSUNUN YARATIĞI BUNALIM

Demiryollarının şirketlere iadesinde en sona kalan hat Anadolu Demiryolu olmuştur. 1921 yılında Fransızlarla yapılan Ankara anlaşmasıyla Fransızlara Pozantı Nusaybin Demiryolunu işletme imtiyazının verilmesi İngiltere'yi rahatsız etmişti. İngiltere'ye göre bu anlaşma stratejik önemi çok yüksek olan Bağdat Demiryollarının bir kesiminin kimseye sorulmadan Fransa'nın denetimi altına sokulması sonucunu doğurmuştu. Bu nedenle İngilizler hiç olmazsa Bağdat Hattının başlangıcını oluşturan Anadolu Demiryolunun başkalarına kaptırılmamasını, kendi

denetimlerindeki bir şirket elinde kalmasını istiyordu.

Versay Muahedesinde Almanların yurtları dışındaki yatırımlarının tamirat komisyonunun emrine verilmesi esası getirilmişti. Ama müttefikler bunu Türkiye'deki yatırımlar için uygulayamıyordu. Çünkü savaş sırasında Alman şirketleri hisselerini bir İsviçre bankalarına devretmişti. Anadolu Demiryolunun Deutchebank'a ilişkin hisselerini Zürih'teki Şark Demiryolları Bankası elinde tutuyordu.[10] İngilizler 15 Mayıs 1923'de bu bankadan bir kısım hisseyi satın aldılar. Daha sonra içinde Schroeder Bankası, Rochild Bankası ve diğer bazı kuruluşların bulunduğu bir İngiliz Sermaye grubu Şark Demiryolları Bankası'na bir anlaşma önermiştir. Zürih'teki bankanın elinde hisse senetleri vardır ama bu hisselerin değer kaybı dolayısıyla 1922 yılında sermayesinin yarısını kaybetmiştir. Anadolu demiryollarını işletmek bu yolla hisselerinin yeniden değer kazanmasını sağlamak için gerekli yeni sermayeyi bulamamaktadır. Bu İngiliz grubu gerekli olan yeni sermayeye koyacaktır. İki grubun olanakları yeni kurulacak bir şirkette bir araya getirilecektir. Bu amaçla merkezi İstanbul'da olacak olan Türkiye Milli Demiryollar Şirketini (National Railways of Turkey) kurdular. Bu şirket 21 Eylül 1923'de yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçmiştir. Bu meclisin üyelerinden olan eskiden de Anadolu Demiryolunun yöneticiliğini yapmış bulunan Hügnen görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gönderilmiştir. 10 Aralık 1923'de Nafia Vekili Muhtar Beyle bir anlaşma metni üzerinde anlaşılmıştır. Bu anlaşma Hükümet tarafından uygun bulunmuş gerekli yasanın çıkarılması için TBMM'ye gönderilmiştir. Yasalaşma süreci içinde bu anlaşma tasarısı Nafia Encümeninde uygun görülmesine karşın, Muvazene-i Maliye encümeninde bu tasarıya kuvvetle karşı çıkılmış ve stratejik önemi yüksek olan bu hattın satın alınması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kurtuluş savaşı sonrasının genel havası içinde böyle bir hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı kızgınlık yaratmıştır.[11] Bu görüşün basından da destek bulması üzerine bu yasa tasarının CHF'nin Meclis Grubundaki müzakereleri bir Hükümet bunalımına dönüşme eğilimi göstermiştir.

1 Ocak 1924'de Meclis Grubundaki ilk müzakerede Nafia Vekili Muhtar Bey diğer hatların şirketlere devredildiğini ve onlar tarafından işletilmekte olduğunu ama Anadolu Hattının uzun süre elde kaldığı ve savaş sırasında çok tahrip edilmiş olduğu için diğer hatlardan daha kapsamlı bir anlaşma yapılması gerektirdiğini, şirkete hatların teslim edilmesi karşılığında yapacağı tamirat ve işletme hakkında bazı yükümlülükler yüklendiğini dolayısıyla bu kapsamlı anlaşmanın TBMM'den geçirilmesi gerektiğini söylemiştir.

10 Bu banka Anadolu Demiryollarının,Haydarpaşa Limanının, Konya Ovası İrva ve İska Şirketinin ve Mersin-Tarsus-Adana Demiryollarının kontrolünü elinde tutuyordu. M.Arslan Abisel:*A.ge*,s.45.

11 M.Aslan Abisel:*Age*,s.43-44.

Muhtar Bey Muvazene-Maliye Encümeniyle kendi yaptığı anlaşma arasındaki görüş ayrılığının bu hattı şirkete mi devredelim yoksa satın mı alalım sorusundan kaynaklandığı belirttikten sonra, 5500 -6000 km normal hat bunun bir buçuk misli de dar hat yapmak gerektiğini bunun için de bir milyar altın lira gerektiği üzerinde durmuştur. Muhtar Bey'e göre bu kadar büyük yatırımı kendi paramızla gerçekleştirmek olanağı yoktur. Yabancı sermaye bulmamız gerekmektedir. Bu ise kolay değildir. Chester imtiyazı gerekli parayı bulamamıştır. Yeni sermaye bulmak gerekmektedir. Böyle bir durumda varolan bir şirketi satın almanın yararı yoktur. Eğer para sağlayabiliyorsak bunu yeni hatlar yapmak için kullanmamız genel yarar açısından daha doğrudur. Bugün için bu şirketin çoğunluk hisselerinin İngilizler elinde bulunmasının da çok önemli bir sakıncası yoktur. Söz konusu olan bir Türk şirketidir. Bu bir anonim şirket olduğu için hisseleri el değiştirebilecektir. Dolayısıyla bugün İngilizlerin elinde olan şirket yarın başkalarının eline geçebilecektir. Zaten sermayenin milliyeti yoktur.

Muhtar Bey yapılan anlaşmayı bu şekilde genel demiryolu politikası bakımından savunması yanı sıra anlaşmayı ayrıntıları üzerinde de durarak savunmuştur. Hattın satın alınması halinde şirkete her sene iki milyon lira taksit ödenecektir. Hattın tamiri için on milyon lira gerekmektedir. Gerekli alet ve hareketli araçların satın alınması için de on milyon liraya gereksinme duyulmaktadır. Eğer hat şirkete verilmezse hattın öngörülen standarda ulaştırılması ve işletilmesi için 22 milyon liralık kaynak bulmak gerekecektir. Ayrıca bu durumda Arifiye- Bolu ve temdine ilişkin hattın yapılması için de yeni bir sermaye grubu bulmaya gereksinme duyulacaktır. Muhtar Bey bu nedenlerle bu hattın satın alınmayıp şirkete devredilmesini doğru bulmaktadır. Ayrıca Anadolu hattının uyguladığı yolcu ve yük taşıma tarifesinin Aydın ile İzmir ve Kasaba hatlarının tarifelerine göre çok daha ehven olduğuna dikkati çekmektedir.[12]

Muhtar Bey'in görüşüne karşı olan Muvazene-i Maliye Encümenin görüşü şöyle özetlenebilir. Encümen, demiryolu sisteminin belkemiğini teşkil eden bu hattın, İngilizlerle Musul meselesinin henüz çözülmediği bir dönemde, İngiliz sermayesinin denetimine bırakılamayacağı saptamasından yola çıkmaktadır. Encümene göre böyle bir siyasal neden dolayısıyla bu ana hat mutlaka satın alınmalıdır. O zaman soru bu hattın ne zaman alınmasının uygun olacağı sorusuna dönüşmektedir. Bu halde de eğer hat şimdi alınmayıp şirkete devredildikten sonra alınırsa satın alınması çok pahalı olacaktır. Her zaman Türkiye'nin hattı satın alma hakkı bulunmaktadır. Ama satın alma fiyatı hattın son beş yıllık ortalama gayri safi gelirinin yarısı olarak belirlenecektir. Özellikle Ankara'nın Başkent olarak ilanından sonra bu

12 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 1 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

hattın geliri ve gelecekteki satın alma maliyeti hızla yükselecek ve hat satın alınamaz hale gelecektir.[13] Hat hemen satın alınırsa yılda 1 milyon liralık taksitle alınabilecektir. Oysa on yıl içinde hattın km gelirinin 6000 TL ye çıkması beklenmektedir. O halde yılda 3 milyon liralık taksitler ödemek gerekecektir. Bu taksitler %8 faiz haddiyle kapitalize edilerek hemen satın alınırsa hattın değeri 12,5 milyon TL. bulunmaktadır. Hat gelirinin 6000 liraya yükseldiğinde satın alınırsa değeri 37,5 milyon TL.ye yükselecektir.

Encümende hattın satın alınmasının ve daha sonra hattın tamir edilerek işletilmesinin devlet bütçesine yük olmadan gerçekleştirilebileceği yönünde hesaplamalar yapılmıştır. Muhtar Bey'in kabul ettiği anlaşmada olduğu üzere geçen süreye ilişkin olarak şirketle devletin karşılıklı alacakları bir birine mahsup edilebilecektir. Hat senede altı milyon lira getirebilecektir. Etkili bir işletmeyle bu yılda iki milyonu aşkın bir safi gelir demektir. Hattın satın alınması için ne tür hesap yapılırsa yapılsın ödenecek yıllık taksit miktarı bir milyon lirayı aşmayacaktır. Bu hesaba göre hattın tamiratı 3,5 milyona gerçekleştirilebilecektir. Bu gelirle 3 yıl zarfında tamiratı finanse etmek olanaklı görülmektedir. Bu durumda sadece demiryolundaki hareketli makine ve gerekli aletlerin satın alınması için 6 milyon liranın nereden bulunacağı sorusu ortada kalmaktadır. Bazı yorumlar altında bunun 3 milyon lirasının düyunu umumiyeden ödenebileceği kabul edilmektedir. Bu halde satın almanın bütçeye yükü 3 milyon liraya düşmektedir. Böyle bir noktaya gelince Saraçoğlu Şükrü bey "Üç milyon lira için mi bu hattı kumpanyaya teslim edeceğiz? Eğer üç milyon lira için hattı kumpanyaya teslim edecek olursak,bu, büyük harikalar yaratan genç Türk Devleti için ayıp değilse bile bir küçüklük olmaz mı?" diye sormaktadır.[14] Başka bazı hesaplarda bu üç milyon rakamı daha da küçük gösterilmiştir.

CHF Meclis Grubunda bu iki görüş üzerindeki tartışmalar çok hararetli geçmiştir. Bu görüşmeler sonucunda hazırlanan anlaşmanın kabul edilmemesi ve Anadolu hattının satın alınması eğilimi ağır basmıştır. Bunun üzerine yalnız Nafia Vekili değil aynı zamanda Hükümet de zor durumda kalmıştır. Bu bunalım Hükümetin istifasına gitmeden Nafia Vekilinin istifasıyla atlatılmaya çalışılmıştır. 15 Ocak 1924'de bu konuda yapılan dördüncü fırka meclis grubu toplantısında Rauf Bey doğrudan İsmet Paşa'yı muhatap alan konuşmalarıyla sorumluluğu kabineye de yaymak istemişse de bir sonuç alamamıştır.[15] Bu konu hakkında yapılan dört grup toplantısı Anadolu hattının satın alınmasını bir hükümet meselesi olmaktan çıkararak fırka meselesi haline sokmuştur. 15 Ocak 1924'deki

13 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi,* 8 Kânun-ı Sani 1340 Salı
14 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi,* 10 Kânun-ı Sani 1340 Perşembe
15 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi,* 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

görüşmelerde Anadolu Hattı konusunda şirketle görüşmeleri başlatmış olan hükümetin başı olan Ali Fethi Bey de hattın satın alınması lehinde konuşmuştur. Fethi Beye göre"... *mesele basittir. Beşler komisyonunun erkamı hakikatten uzak, Muhtar Beyin erkamı fevkalade mübalağalı, Nafia Encümeninin erkamı mutavassıttır diyorlar. Herhalde efendiler, gayet basit ve aklı selim ile hallolunacak bir mesele vardır, o da hattı mübayaa için elimize gayet müsait bir fırsat geçmiştir. Bugün bu hattı mübayaa etmek için hiç bir encümen bu hussusta ihtilafta değildir, mübayaa etmek zamanı bugündür diyorlar...... Behemal Efendiler, biz hattı onlardan daha iyi ve daha muktesidane işleteceğiz. Velev ki zarar edelim. Bugün İstanbul'da Amerikan unu için yirmi milyon liramız gidiyor.....Fedakarlık edelim,zarar edelim. İstanbul piyasasından Amerikan ununu kovalım..... Hat böyle ecnebi elinde kaldıkça ve bu hattın tarifesi, ziraatimiz, ticaretimiz için bu kadar muzır oldukça..... servet-i umumiyemiz tenakısa uğrayacaktır.*"[16]

15 Ocak 1924 toplantısında, meclis grubunun bu konuda karar verebilmesi için, değişik komisyonların ve nafia vekaletinin hesaplarının bir arada değerlendirilmesiyle, daha gerçekçi bir hesabın gruba getirilmesini kararlaştırmıştır. Bu toplantı sonrasında Süleyman Sırrı Bey Nafia Vekililiğine getirilmiştir. Bir heyet-i tetkikiye kurularak ayrıntılı hesaplara girerek bütçeye konulabilecek en az bir milyon en çok iki milyonluk bir tahsisatla Anadolu hattının satın alınabileceği sonucuna varmıştır.

28 Ocak 1924'de CHF Meclis Grubu toplantısı açıldığında Başvekil İsmet Paşa hattın satın alınması için gerçekçi hesabın sınırları hakkında bilgi vermiştir. Bütçeye Ankara Sivas Demiryolunun inşası için konulan on milyon liralık tahsisatın 13 milyon liraya yükseltilmesi halinde Anadolu Hattının satın alımına girişilebileceğini ve bunun sağlanması için bütçenin diğer fasıllarında ne tür değişiklikler yapılması gerektiğini anlatmış ve 1924 yılı bütçesinin müzakeresine geçilmesini istemiştir. Böylece Anadolu hattı konusunda doğan bunalım bu konuda ayrı bir oylamaya gitmeden aşılmıştır.

İsmet Paşa bütçenin müzakesi sırasında bu bunalım dolayısıyla demiryolu politikasının nasıl bir yeniden tanımlanmadan geçtiğini şöyle anlatıyordu.
"Efendiler,bizim şimendüfer siyasetimiz vardır. Her türlü nazariyat ve hayalattan azade olarak ameli bir surette vardır. Bunu iki kelime ile ifade edeyim. Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak ne vasıta ile, kimin tarafından olursa olsun... şirketler mi yapacak, ben mi yapacağım, o mu işletecek velhasıl kim yapacaksa yapsın.......

Türkiye bütün hudutlarından istilaya uğramıştır. Şimendüferlerimizin başı ve nihayeti kalmamıştır. Memleketimizin dörtte üçü vasıtasız ve şimendüfersiz kaldı. Efendiler, dahili mücadelatta, harici muhaberatta iki başı,nihayeti belli olmayan güdük şimendüfer bizim

16 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi,* 15 Kânun-ı Sani 1340 Salı.

dahili ve harici istiklalimizi temin etmeğe vasıta-i asliye olmuştur. Felaketli......... günlerin hatıratından ati ihzaratı için ders almak lazımdır. Ve o dersi almışızdır. O kanaatle vardığım nokta şudur ki .... ***Bir karış fazla şimendüferimizin yapılmasında bir gün teehhür etmemeliyiz.***

Şirketler gelsinler,onlara her türlü teslihatı gösterelim, istedikleri kadar hatları yapsınlar. Ya gelmezlerse ? Ya onlarla müzakeratımız ila nihaye bir neticeye varmazsa, bekleyecek miyim? Hayır, beklemeyeceğim. Kendi vesaitim ne kadar olursa- karınca kararınca-.... yapacağım. Bir keramet kabilinden nimet gelecek diye kapının önünde oturup hariçten imdat uman adamın bir sahib-i merhamete tesadüf edip etmeyeceği meşkuktur. Onun için mütemadiyen yürümekte devam ile mutlaka hedefe varacaktır.......

Ankara-Sivas hattı gibi bütün ihtiyacat içinden alınmış bir hat üzerinde münakaşa etmeği zaid görürüm. Fakat müsaraaten sizi temin ederim ki Sivas hattını yapmakta ne şarkta ne garpte her hangi bir siyaset-i harbiyeyi bir maksad-ı askeri ve siyasiyi istihdaf etmedim. Böyle bir maksadımız yok. Biz kuvvetlerimizi dahili inkişafımız için sarf edeceğiz. Sırf memleketin şarkını garbına, bütün ihtiyacatı yekdiğerine rapt etmek için her şeye hayatta müessir, amil olduğu için Sivas hattını intihap ettik. Asla bir maksad-ı askeri ve siyasi mülahazasını derpiş etmedik, hatiplerin bu esas üzerine söyledikleri sözlerin, askeri ve siyasi mülahazata binaen söyledikleri sözlerin hiç birine iştirak etmiyorum.

Muhterem arkadaşlar, Anadolu hattının mübayaa meselesinde suhuletle muvafakat edemediğimin sebebi de benim şimendüfer siyasetimdendir. Düşündüm ki Anadolu hattının mübayaası meselesi memlekette yeniden şimendüfer yapmak, fazla şimendüferlere malik olmak esasıyla tearuz edecekmidir ? Bunun için çok düşündüm, bütün bu hutut-ı esasiyye içinde bilcümle fevaid-i munzamadan şu meselede, bu meselede her faideden hissemend olmayı elbette isterim. Bir de bu hattı ihtiyar etmem, bizi mali nokta-i nazardan, şimendüfer inşası noktai nazarından takip ettiğim prensipten büsbütün uzaklaştırmayacak ve her iki prensibi telif etmek imkanı bulunduğu kanaatine vardığımdandır. Yoksa, bir taraftan bütün hatları millileştirmek istiyorsunuz, binaenaleyh bütün hatları siz mi yapacaksınız? Bundan bu neticeyi çıkarmak doğru değildir...... bizim için esas olan şey,şirket gelsin,devlet yapsın, behemahal mütemadiyen şimendüfer yapılsın." [17]

IV. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA OLUŞAN DEMİRYOLU POLİTİKASININ NASIL UYGULANDIĞI ÜZERİNE

Cumhuriyetin kuruluşundan çok kısa bir süre sonra Anadolu demiryolunun satın alınması konusunda çıkan bunalım Cumhuriyetin demiryolu politikasının İsmet Paşa'nın sözleriyle bir açıklık kazanmasını sağlamıştır. Ama içinde yaşanan dünyanın

17 *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 28 Kânun-ı Sani 1340 Pazar.

değişen koşulları uygulamanın bu politika doğrultusunda gelişmesine olanak vermemiştir. Uygulama içinde koşulların zorlamasıyla pratik bu politikanın sürekli olarak yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir. Bu yeniden tanımlanmayı daha iyi kavrayabilmek için Cumhuriyetin demiryolu programına ilişkin uygulamaların nasıl geliştiğini görelim. Cumhuriyetin demiryolu uygulamalarının gelişimini; a) yeni demiryolu hatlarının yapımı, b) şirket hatlarının satın alınması, c) işletmenin örgütlenmesi başlıkları altında inceleyelim.

YENİ DEMİRYOLU HATLARININ YAPIMI

Cumhuriyetin yeni hatlarının işletmeye açılış yıllarına göre gelişimi Tablo(2)'de verilmiştir. Bu tabloda demiryolu hatlarının 1924-1948 yılları arasındaki gelişimi verilmektedir. Tabloda verilen zaman serisinin 1948 yılında kesilmesinin nedeni bu yılda karayolları teşkilatının kurularak artık karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının uygulanmaya başlaması dolayısıyladır.

Tablo(2) Türkiye Cumhuriyeti'nin Satın Aldığı ve Yaptırdığı Hatların Gelişimi

HATTIN ADI	Hat Uzunluğu Km.	Devletin Yaptığı Hatlar: İşletmeye Başlama tarihi	Devletçe Satın Alınan Hatlar İşletme tarihi	AÇIKLAMALAR
Anadolu Hattı	1.032		23 .03. 1920'de 20.Kolordu emriyle el kondu	31Aralık 1928 tarih 1375 sayılı yasayla devletçe satın alındı
Haydarpaşa-İzmit	91			1872-1873'de inşa edildi
İzmit-Ankara	487			1890-1892'de inşa edildi
Eskişehir-Konya	425			1892-1896'de inşa edildi
Arifiye-Adapazarı	9			1899'da inşa edildi
Alayunt-Kütahya	10			1894
Bağdat Hattı	346		23. 3. 1920 devletçe elkondu	1904-1912'da inşa edildi
Adana- Feyzipaşa	140		27.04.1933	1904'da inşa edildi
Ankara-Yahşihan	86	17.04.1925		1914 yılında Osmanlı Harbiye Nezaretince inşasına Başlandı, Müteahhit Şevki Niyazi Dağdelence Tamamlandı.
Yahşihan-Yerköy	115	20.11.1925		
Samsun- Kavak	48	23.04.1926		Bu hattın inşasına 1913 yılında Régie Generale şirketince başlanmış Savaş nedeniyle durmuştur.**** Müteahhit Nuri Demirağ.
Yerköy -Kayseri	180	29.04.1927		Müt.EminSazak (Cumhuriyet İnşaat.AŞ)
Sarıkamış-Arpaçayı	124		01.06.1927 DDY Umum Md kurulması dolayısıyla	Ruslarca inşa edilerek 1913'de işletmeye açıldı.
Erzurum-Sarıkamış	232		01.06.1927	1916'da Ruslarca inşa edildi
Kavak-Havza ***	38	09.09.1927		Nuri Demirağ'ca İnşa edildi
Havza-Amasya***	47	21.11.1927		Nuri Demirağ'ca İnşa edildi
Amasya-Zile***	83	23.08.1928		Nuri Demirağ'ca İnşa edildi

Kütahya-Tavşanlı	51	02.09.1928		Jülius Berger Konsorsyumunca inşa edildi.
Mersin- Adana	68		31.12.1928	1882'de inşa edildi. 1375 No.lu yasayla 31.12.1928'de satın alındı
Samsun-Gümrük	3	1929		
Fevzipaşa-Gölbaşı	143	09.09.1929		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Kayseri-Şarkışla***	130	01.02.1930		Müteahhit Emin Sazak
Tavşanlı-Değirmisaz	40	11.03.1930		Jülius Berger Kons.'ca inşa edildi.
Filyos-Balıkısık	71	01.07.1930		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Şarkışla-Sivas***	91	30.08.1930		Müteahhit Emin Sazak
Zile-Kunduz	61	11.09.1930		Nuri Demirağ'ca İnşa edildi
Değirmisaz-Balıkesir	162	21.02.1931		Jülius Berger Kons..'ca inşa edildi.
Gölbaşı-Malatya	110	15.03.1931		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Mudanya-Bursa	41		01.06.1931	1892'de inşa edildi
Irmak-Çankırı	104	23.09.1931		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Malatya-Fırat	30	01.02.1932		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Kunduz Yıldız	96	31.08.1932		Nuri Demirağ'ca İnşa edildi
Ulukışla-Niğde	60	30.11.1932		Jülius Berger Kons.'ca inşa edildi+
Samsun-Çarşamba	36		15.04.1933	1926 Yılında İnşaatı bitirilmiş,*ve Samsun Sahil Demiryolları TAŞ'ça işletilmeye başlamıştır.
Niğde-Boğazköprü	110	02.05.1933		Jülius Berger Kons.'ca inşa edildi. +
Fırat-Yolçatı	63	01.04.1934		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
İzmir-Kasaba Temdidi	703		20.05.1934	1864-1917 İnşa edildi
Balıkısık-Eskipazar	65	01.06.1934		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Yolçatı-Elazığ	24	11.08.1934		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Aydın Hattı	613		01.06.1935	1860-1912'de inşa edildi
Yolçatı-Erganimaden	75	30.08.1935		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Çankırı-Çerkeş	104	01.10.1935		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Çerkeş-Eskipazar	49	12.11.1935		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Ergani-Diyarbakır	84	23.11.1935		İsveç-Danimarka Grubu İnşa Etti.++
Sıvas-Tecer	43	19.12.1935		04.09.1933'de Sivas-Erzurum Hattı İnşaatı Başladı. Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Afyon-Karakuyu	113	26.03.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi.
Bozanönü-Isparta	13	26.03.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi
Malatya-Yazıhan	33	15.06.1936		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Baladız-Burdur	24	01.10.1936		Nuri Demirağ'ca inşa edildi
Yazıhan Hekimhan	38	01.11.1936		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Tecer-Çetinkaya	69	01.11.1936		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Çatalağzı-Filyos	15	19.11.1936		
Avrupa Hattı (Şark Demiryolları)	337		01.01.1937	1871-1917'de inşa edildi. 20 yılda ödenecek 6 Milyon TL'ye Satın Alma Mukavelesi 25.12.1936
Toprakkale-Payas	40		01.07.1937	1913'de inşa edildi. 27.12.1932 tarihli Fransa ile yapılan protokol uyarınca devredildi.
Fevzipaşa-Meydanıekber	35		01.09.1937	1913'de inşa edildi 27.12.1932 tarihli Fransa ile yapılan protokol uyarınca devredildi.
Çetinkaya- Hekimhan	70	16.08.1937		Sivas-Malatya İltisak Hattı. Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Çatalağzı-Zonguldak	10	02.10.1937		Ata,Emin,Avni, Abdurrahman Naci
Çetinkaya-Divrik	65	20.11.1937		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Divrik-Ilıç	54	17.08.1938		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Ilıç-Kemah	54	01.10.1938		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.

Çatalağzı-Zonguldak	10	1938		Ata,Emin,Avni, Abdurrahman Naci
Kemah-Erzincan	48	23.12.1938		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Payas-İskenderun	19		12.08.1939	1913'de inşa edildi. Hatayın ilhakıyla devroldu.
Erzincan-Aşkale	159	22.09.1939		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Aşkale-Erzurum	56	20.10.1939		Simeryol Türk İnşaat Skt.nce inşa edildi.
Selçuk-Çamlık Varyantı	2,6	20.06.1940		Aral İnş.Şkt. Ağır lokomotiflerin işlemesi ve max.eğimi azaltmak için
Diyarbakır-Bismil	47	01.09.1940		
Hadımköy-Akpınar	5	23.09.1940		
Akpınar- Kurukavak	6	21.08.1941		
Ilıca-Palamutluk	28		20.10.1941	01.09.1924' İşletmeye açıldı. Balya kurşun madenleri için
Bismil-Sinan	28	01.01.1942		
Zonguldak-Kozlu	5	02.05.1943		30.07.1940'da Emlak Bank Yapı İşletme Şirketine ihale edildi
Sinan-Batman	15	01.07.1943		
Batman -Beşiri	33	15.05.1944		
Tunçbilek.Şb.Hattı.	15	01.96.1944		
Beşiri-Garzan	23	14.08.1944		
Malatya Şehir Şb.Hat.	2	29.10.1944		
Garzan-Kurtalan	13	29.10.1944		
Elazığ-Palu	70	01.07.1946		04.11.1940 Haymil Şirketine ihale
Palu-Genç	62	16.12.1947		**
Cenup Demiryolları Fevzipaşa-Nusaybin ile Derbesiye-Mardin	381 24		01.01.1948 İmtiyaz Süresi Bitti.	1912-1922'da inşa edildi
Köprüağzı-Maraş	28	07.11.1948		

* 75 cm genişliğindeki bu hattın imtiyazı 6 Kasım 1925 tarihinde Nemlizade ve Mahdumlarının kuracakları bir şirkete verilmiştir. 150 km.lik imtiyazın sadece 36 km. kısmı inşa edilmiştir.

** 4 Kısım inşaatı 09.08.1941'de Yol Yapı Ltd.+Arif Dinar+ Arif ve Haydar Koll. Şkt.ne, 5 Kısım inşaatı 14.08.1941 Hasan Arif Dağlar'a, (Bir kayıda göre H.Fehmi), 6 Kısım inşaatı 14.09.1941'de Fomsim'e ihale edildi. Palu sonrasındaki Yedinci kısım Cim Cemale ihale edildi.[18]

*** Bu hattın yapımı başlangıcta bir Belçika konsorsiyumu olan SİT'e verilmişse de bu grubun yeterli sermayesi olmadığı için mukavele feshedilmiştir.

**** Bu hattın yapımı için 1924 yılında yapımına karar verilen yolun ilk 7 km sinin ihalesini Nuri Demirağ almıştır.

+ Ulukışla-Boğazköprü hattının Jülius Berger'e ihale edilen kesimi dışındaki kesimleri Amerikan Fox şirketine verilmiştir.

++ İsveç-Danimarka grubu inşaatı parçalara ayırarak Türk müteahhitlere yaptırmıştır. Bunların önemli bir bölümü Nuri Demirağ'ca yapılmıştır.

Demiryolu yapımında üç farklı dönem gözlenmektedir. *Birinci dönem* 1922-1927 yılları arasını kapsamaktadır. Sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir. *İkinci dönem* demiryollarının yapımının finansman sağlamayı da içeren bir biçimde yabancı müteahhitlere ihale edildiği 1927-1933 yılları arasındaki dönemdir. *Üçüncü dönem* ise demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gidildiğinden finansman sağlama koşulunu içermeyen ve tamamen yerli müteahhitlerin kazandığı ihaleler dönemidir.

18 *Bayındırlık Dergisi,*Ekim.1946,s.17.

Cumhuriyetin ilk yıllarında inşasına başlanan demiryolu köprülerinden: Bilecik-Vezirhanı arasındaki Karasu köprüsü, 10 Teşrinisani 1926.

Türkiye Cumhuriyetinin demiryolu programının uygulanması yalnız ulaşım sistemini geliştirmemiş Türkiye'de büyük yerli müteahhidin doğuşunu da sağlamıştır.[19] Taşaron düzeyinde ilk Türk müteahhidi I. Dünya Savaşı öncesinde Samsun-Sivas hattının yapımda ortaya çıkmıştır. Bu cesareti ilk gösteren muallim mühendis Ali Haydar ile ortağı Doktor Haydar Bey olmuştu. Savaş koşullarında bu hattın Régie Generale Şirketince inşası durdurulunca daha ileri bir gelişme ortaya çıkmamıştı.

Ama Dünya Savaşı sırasında Ankara Erzurum Demiryolunun yapımı için 14 inşaat taburu teşkil edilerek askeri bir örgütlenme içinde inşaata başlamıştı. Bu çalışma tamamlanmış olmasa da Savaş sonunda Kırıkkale'ye kadar yayılmıştı. Daha 1920'de B.M.Meclisinin ilk hükümeti bu hattın Ankara-Yahşihan arasında

19 İlhan Tekeli, Selim İlkin:"Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Cilt.20,Sayı.1-2,1993,s.207-228.

tamamlanacağını söylüyordu. Bu iki yarım kalmış hattın tamamlanması 1924 yılında 449 sayılı yasanın çıkmasından sonra oldu. Bu yasa Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demir yollarının inşası için Hükümete 65 Milyon TL. sarf yetkisi veriyordu. Bu yasa uyarınca Samsun Kavak arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirağ kazandı. Ankara-Yahşihan hattının tamamlanmasında ise mühendis Tevfik ve Süreyya Sami Beyler ile aynı güzergah üstündeki bir dekovil hattı yapımında Şevki Niyazi Beyler ilk çalışan müteahhitler olmuştur.[20] 17 Nisan 1925'de tren Yahşihana işlemeye başlamıştır. Böylece Türk müteahhitler demiryolu inşasında etkili olma yoluna girdiler.

Gerek 1923 tarihli Umur-u Nafia Programlarında, gerek 1924 yılı başında Anadolu hattı bunalımı dolayısıyla netleşen demiryolu politikasında ön görülen hatlarının şirketlere yaptırılması ilkesinin ilk uygulamalarından biri Samsun Çarşamba Hattının bir yerli sermayeye imtiyaz olarak verilmesi olmuştur. 21.09.1924'de Çarşamba dar hattınının inşaatına başlanması dolayısıyla yaptığı konuşmada Mustafa Kemal "Vatandaşlarımızın milli sermaye ile bir demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları izaha muhtaç olmayan nedenler dolayısıyla fevkalade mühimdir. Böyle milli teşebbüslerin hükümeti cumhuriyemiz ve Riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefaretle karşılandığı suhuletle tahmin edilir."[21] diyordu.75 cm genişliğindeki bu hattın imtiyazı Nemlizade ve Mahdumlarının kuracakları bir şirkete verilmiştir. 150 km.lik imtiyazın sadece 36 km. kısmı inşa edilebilmiştir.

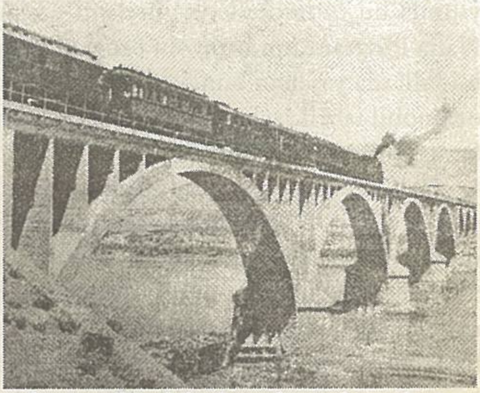
1923 Umur-u Nafia Programında daha önce imtiyazı bir şirkete verilmiş bulunan hatlar arasında bulunan Balya kurşun madenlerinin taşınmasının sağlayacak dar hat şirketçe yapılarak 1 Eylül 1924 de işletmeye açıldı.

Demiryolu yapım programının uygulanması istenilen hızla gitmiyordu. Türk sermayesi Samsun Çarşamba örneği dışında imtiyaz alarak demiryolu yapımını finanse edecek düzeyde gelişmemişti. Devletin bütçesinden ayırabildiği sınırlı kaynakla istenilen miktarda demiryolu yapımı gerçekleştirilemiyordu. Türkiye'nin demiryolu politikasını uygulamaya geçirebilmesi için yeni kaynaklar bulması gerekiyordu. Bunun için ilk adımda başvurulan yol yeni demiryolu hatlarının yabancı şirketlere finansman bulma koşulunu da içeren bir şekilde ihale edilmesi oldu.

Bu yola 1927 yılından itibaren başvurulmuştur. 18 Aralık 1926'da bir Belçika şirketi olan S.I.T'e Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas hatlarının tamamlanması işi ihale edilmiştir. O zamana kadar yapımı bütçeye konulan yıllık tahsisatlarla

20 İ.Çavlı:"Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaati",*Bayındırlık İşleri Dergisi*,Yıl.5,Sayı.6, Kasım 1938,s.56.57.
21 M.Aslan Abisel:*Age*, s.72

yürütülen bu hattın yapımı için kaynağı S.I.T sağlayacağı için inşaatın hızlanması bekleniyordu. İşin bedelinin yüzde 50'sinin peşin, geri kalan kısmının değişik vadeli yüzde 7 faizli bonolarla ödenmesi planlanmıştı. Bu şirket başlangıçta her iki hatta da işe başlar göründüyse de kaynak sağlayamadığı anlaşıldığından mukavelesi feshedilmiştir. Bundan sonra bu hatlar kısım kısım aynı finansman koşullarıyla Türk müteahhitlere yaptırılmıştır.[22]



Fevzipaşa-Diyarbakır hattında yer alan ve bugün sular altında kalan ünlü "Kömürhan Köprüsü"

7 Şubat1927'de bir İsveç- Danimarka[23] grubuna toplamı 805 km olan Irmak-Filyos ve Feyzipaşa-Diyarbakır hatları ihale edilmiştir. Bu iki hat 55 milyon dolara ihale edilmiştir. Yapılan anlaşmada bu miktarın şirketçe kredi olarak sağlanacağı, bu kredinin 16 milyonluk kısmı sekiz senede ve geri kalan 39 milyonluk kısmı on senede ödenecek yüzde 7 faizli bonolara bağlanmıştı. Şirket taahhüdünü tablo(2)'de gösterilen taşaron yerli firmaları kullanarak gerçekleştirdi. 16 Ağustos 1928'de ise anlaşma değiştirilerek ödemenin peşin olarak yapılmasına geçilmiştir.[24]

15 Haziran 1927'de Eskişehir-Konya hattıyla, İzmir-Kasaba hattını bağlayacak Kütahya-Balıkesir hattı ve Ulukışla-Boğazköy hattı Julius Berger Şirketine 65 Milyon Reichmarka ihale edilmiştir. Şirket bir bankalar konsorsiyumundan bu miktarda kredi sağlamıştır. Bu kredi 1 Ağustos 1935'e kadar taksitlerle ödenecektir.

Yabancı şirketlere ihalelerin beklendiği kadar başarılı olmayışı onların da taahhütlerini yerli taşaronlarla gerçekleştirmesi yeni arayışlara neden olmuştur.1929 yılında Recep Peker'in Nafia Vekili olduğu dönemde yeni bir Umur-u Nafia Programı hazırlanmıştır.[25] Bu program Cumhuriyetin alt yapı politikalarında karayollarının önemini artıran bir dönüşümü öngörüyordu. 27 Kasım 1928'de Ford Motor Kumpanyasıyla İstanbul Limanında Tophane'de kurulan serbest bölge içinde otomobil montajı yapılmak üzere bir anlaşma yapılmış bulunuyordu. 1930

---

22 T.C. Nafia Vekaleti:*On Senede Türkiye Nafiası*,İstanbul, 1933,s.27.

23 Bu grup içinde Nydqvist&Holm.A.B, J.Saabye&O.Lerche, Kapman,Kıerulff&Saxild A/S yer almıştır. Hattın hareketli malzemeleri Nohap Şirketince karşılanmıştır.

24 T.C.Nafia Vekaleti:*On Senede Türkiye Nafiası*,İstanbul, 1933.

25 1929 yılında hazırlanan bu umur-u nafia programı hakkında gazete haberleri ve bazı yazılar bulunmasına karşın bu programa Ankara'da tüm kütüphanelerde yaptığımız araştırmalara rağmen ulaşamadık.

yılında bu otomobillerin üretimi başlamıştı.[26] Böyle bir ortamda yeni Umur-u Nafia Programının karayolu programına ağırlık vermesi beklenilen bir şeydi. Ama bu yıllarda yaşanan bunalım yeni politikanın uygulanmasına olanak bırakmamış otomobil fabrikası kapanmış, karayolu yapımına verilen önemin artması II.Dünya Savaşı sonrasına kalmıştır.

1927 ihaleleriyle başlayan demiryolu hatlarının inşası tamamlanmaya yaklaştığında, 1929 yılında çıkartılan 1482 sayılı yasayla demiryollar ve limanlar ile su işleri için Hükümete 240 milyon liralık harcama yetkisi verilmiştir. Bunun 95 milyonu, Sivas-Erzurum, Adapazarı-Bolu-Bayındır ve Filyos-Ereğli hatlarına ayrılmıştır. Cumhuriyetin 10'uncu yılına gelindiğinde Cumhuriyetin başlangıcından itibaren 2301 km demiryolunun yapımına başlanmış bunun 2011 km.si tamamlanmıştır. Tablo (3) de verilen demiryoluna ilişkin yasalar listesinden görüleceği üzere hükümete çok sayıda hattın yapılması için yetki verilmiş olmasına karşın bunların yapımına başlamamıştı. 1933 yılı yeni hatların ihale edildiği yıl olmuştur.

Bu yılda Fevzipaşa- Diyarbakır hattının tamamlanarak Ergani'ye ulaştıran hat, Sivas Erzurum, Malatya-Divriği ve Filyos-Ereğli hatları ihale edildi. Bu hatların ihalesinde 1927 yılı ihalelerine göre yeni bir model izlenmeye başlamıştır. 1932 yılında 2094 sayılı yasayla Ergani Hattı için tahvil çıkarılarak 12 Milyon TL iç borçlanmaya gidilmiştir. Bunu 1934 yılında çıkarılan 2463 sayılı yasayla Sivas-Erzurum hattı 30 Milyon liralık iç borçlanma yapan ikinci bir demiryolu tahvili çıkarılması izlemiştir. İç borçlanma ile kaynak yaratılması yolu bulununca ihaleye giren firmalardan kaynak bulması istenmemiştir. Yerli müteahhitlerin yarışmaya katılması ihalelerin ucuzlamasını sağlamıştır. Zaten yabancı şirketlerin taşaronluğunu yapmakta olan yerli firmalar birden avantajlı duruma geçmiştir. İhaleleri Türk firmaları büyük farklarla kazanmaya başlamışlardır. Sivas Erzurum Hattının ihalesi bu bakımdan bir dönüm noktası olmuştur. Bu ihaleye Amerikan Foks Şirketiyle, iki Türk müteahhidi Abdurrahman Naci ve Türk müteahhitlerinin oluşturduğu Simeryol grubu katılmıştır. İhaleyi kazanan Simeryol'un fiyatı Foks Şirketinin fiyatının yarısı mertebesindeydi. Tablo(2)'de görüleceği üzere bundan sonra yapılan ihaleleri hep Türk müteahhitler kazanmışlardır.[27]

Uygulamadan alınan dersler ve Türk müteahhitlerinin sağladığı başarılar, demiryolu politikasını "bir karış daha fazla demiryolu" ibaresiyle ifade edilir

26 İlhan Tekeli, Selim İlkin:*Dünya'da ve Türkiye'de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü*, Yurt Yayınları, Ankara,1987,s.92-93.

27 "Mühim Bir İhale:Sivas Erzurum Hattı Yapılıyor"*Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1933, "Sivas Erzurum Hattı Bir Milli Gruba İhale Edildi",*Cumhuriyet*,13 Haziran 1933.

olmaktan çıkararak, "Türk sermayesi,Türk bilgisi,Türk müteahhidi ile demiryolu" ibaresiyle anlatılır hale getirmiştir.[28]

ŞİRKET HATLARININ SATIN ALINMASI

Önceki bölümlerde ayrıntılı olarak gördüğümüz üzere "bir karış daha fazla demiryolu" politikası yabancı sermaye şirketlerinin imtiyazı altında bulunan hatların millileştirilmesini öngörmüyordu. Nitekim Kurtuluş Savaşı sonrasında şirket hatları genel olarak bir anlaşma ile eski şirketlerine devredilmişti. Bu şirketlerin bir kısmı devir öncesinde Türk anonim şirketi adını alacak şekilde belli bir düzenleme yaptıktan sonra eski hatlarını işletmeye[29] başlamışlardı.

Bu politikada ilk ciddi değişiklik Anadolu Demiryolu'nun devir işlemleri sırasında daha önce üzerinde durduğumuz bunalım dolayısıyla ortaya çıkmıştı. TBMM'deki müzakerelerde bu demiryolunun tüm sistemin belkemiğini oluşturduğu ve bu önemdeki bir demiryolunun İngiliz sermayesine bırakılmasının doğru olmayacağı konusunda kaygıların belirtilmesine karşın Anadolu Demiryolu'nun satın alınması kararının çıkmasının temel nedenini bu satın almanın içinde bulunan özel konjonktürde çok ekonomik olacağına ilişkin açıklamalar oluşturduğunu görmüştük.

CHF Meclis Grubunda Anadolu Demiryolunun satın alınmasına karar verildikten sonra, TBMM'de 22 Nisan 1924'de 506 sayılı yasa çıkarılarak Tablo(3)'de görüldüğü üzere Hükümete satın alma yetkisi verildi. Bunun üzerine bu hattın işletilmesi için oluşturulduğunu gördüğümüz *Türkiye Demiryolları Şirketiyle* müzakereler başlatıldı. Bu müzakerelerin çok çetin geçtiği ve Hükümetin CHF Meclis Grubundaki görüşmelerde öngörülenden daha yüksek miktarda ödemler yapmayı kabul etmek durumunda kaldığı anlaşılmaktadır[30]. 31 Ocak 1928'de kabul

28 *Ayın Tarihi,* Sayı.9,Eylül 1934,s.34-39.

29 Şark Demiryollarında hat devlete aittir. 1931 yılında yeniden teşkil edilen 8 milyon lira sermayeli bir TAŞ tarafından yönetilmekteydi. İzmir-Kasaba ve temdidi hatlarındaki anlaşmazlıklar çözümlenerek 1929 yılında yapılan bir anlaşmayla bir TAŞ tarafından işletilmeye başlanmıştır. Aydın hattı üzerinde savaş sonrasındaki anlaşmazlıklar giderilerek 1927 yılında bir anlaşma yapılmış 1.294.400 Sterling sermayeli bir şirketçe işletiliyordu. Cenup Demiryolu ise Fransayla yapılan anlaşmaya uygun olarak kurulan 85.000 TL sermayeli bir şirketçe yönetiliyordu. Ilıca Palamutçuk hattı merkezi Edremit'te olan 200.000 TL sermayeli, Samsun- Çarşamba hattı ise Nemlizade ve Mahdumlarının kurduğu şirketlerce işletiliyordu.

30 Yapılan anlaşmaya göre Şirkete 1929 yılında 5.539.822, 1930-1932 arasında her yıl 6.304.291, 1933-1957 arasında her yıl 8.677.301, 1958-1984 arasında her yıl 6.304.291, 1984-1992 arasında her yıl 2.553.106, 1992-2002 arasında her yıl 1.369.660 İsviçre frangı ödenecekti. Adana Mersin hattı için 1929-1932 arasında her yıl 1.129.378, 1933-1952 arasında her yıl 65.592 İsviçre frangı ödenmesi kabul edilmişti.*Bayındırlık İşleri Dergisi,* Yıl.5, Sayı.5, 29 Ekim 1938,s.100-101.

edilen 1375 sayılı yasayla Anadolu demiryolu ve Haydarpaşa limanının ve Adana-Tarsus-Mersin hatlarının satın alınmasına karar verildi. Hükümete verilen satın alma yetkisi sadece Anadolu demiryolu için olmasına karşın Adana-Mersin hattının da satın alınması her iki hattın da aynı sermaye grubunun elinde bulunması dolayısıyla olmuştur.

Bu hatların alınmasından sonra ekonomik durumun değişmesi yaşanan dünya bunalımı Hükümeti diğer hatları da satın almak zorunda bıraktı ve zaman içinde tüm hatlar devletçe işletilir hale geldi. Devletin hatları satın almayı hızlandırması temel de iki nedene dayanıyordu. Bunlardan en önemli olanı şirketlerin demiryollarında uyguladığı yük ve yolcu tarifelerinin yüksek olmasıydı. Dünya ekonomik buhranının yaşanmaya başlamasıyla birlikte tarım ürünlerinin fiyatlarında yaşanan büyük düşüş demiryolu tarifelerinin yüksekliğini ülke ekonomisi bakımından tam bir yıkım haline getirmişti. Bu fiyatlarla ihracat yapma artık olanaksız hale geliyordu. Hem ülke ekonomisi, hem köylülerin yaşamı büyük bir bunalım içine girmişti. Devletin istediği tarifeyi uygulayabilmesi için ise bu satın almaları gerçekleştirmesi gerekiyordu. İkinci neden ise yaşanan ekonomik bunalım dolayısıyla yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını tasfiye etmek istemesiydi. Böyıece hatların ucuza satın alınabilmesi olanağı doğmuş oluyordu.

Tablo(3) Demiryoluna İlişkin Yasaların Gelişimi

KANUN No	KABUL TARİHİ	KANUNUN KONUSU
	19.09.1923	İzmir-Kasaba ve temdidi ile Aydın ve Bursa-Mudanya Demiryolu ve İzmir limanı İmtiyazlarının eski şirketlere verilmesi Hakkındaki Kanun.
448	22.03.1924	Arada-Diyarbekir-Ergani Demiryolunun (75 Cm.lik) İnşasına Dair Kanun
449	23.03.1924	Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşaatı Hakkında Kanun
476	10.04.1924	Trabzon-Erzurum Demiryollarıyla Trabzon Limanı Keşfiyat ve İhzaratının 1340 Senesi Zarfında İcrasına Dair Kanun
506	22.04.1924	Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun

507	22.04.1924	Anadolu Demiryolarıyla Mebani ve Müessesatın Esaslı Surette Tamir ve Islahı İçin Muktazi Tahsisatın İtasına Dair Kanun
548	26.01.1925	Ereğli Karadere Şimendiferleri İnşaat ve İşletmesi Hakkında Kanun
600	05.04.1925	Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumisi Kurulması Hakkındaki Kanun
625	16.04.1925	Kütahya-Tavşanlı ve Temdidi Demiryolunun İnşası Hakkında Kanun
787	17.03.1926	Kayseri -Ulukışla Demiryolunun İnşası Hakkında Kanun
794		Arada-Diyarbakır-Ergani Arasında Demiryolu İnşasına Dair Kanununİlgası Hakkında Kanun
929		Devlet Demiryolları İstimlak Kanunu
1042	23.05.1927	Devlet Demir Yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü Teşkiline Dair Kanun
1085		Aydın Hattı İtilafnamesinin İmza ve Teatisi Mezuniyetine Dair Kanun
1158	25.06.1927	Ankara-Ereğli Demiryolunun Geniş Olarak İnşası Mezuniyetine Dair Kanun
1375	10.12.1928	Anadolu ve Mersin -Tarsus-Adana Hatlarıyla Haydarpaşa Limanı ve Zürih'te Şark Demiryolları Bankası Arasında Mün'akit Dört Kıt'a İtilafname ve Merbutatının Tasdikine Ait Kanun
1482	01.06.1929	Demiryollar ve Limanlar ile Su İşleri İçin İki Yüz Kırk Milyon Liralık Tahsisat Verilmesi Hakkında Kanun
1483	01.06.1929	Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair 23 Mayıs 1927 Tarih ve 1042 Numaralı Kanunun Tadili Hakkında Kanun
1524	10.06.1929	Samsun Sahil Demiryolları Hisse Senedatının Mübayaasına Dair Kanun
1673	1930	Bern'de Akdolunan Beynelmilel Demir-

		yolları Anlaşmasının Onanmasına Dair Kanun
1815	30.05.1931	Bursa-Mudanya Hattının Satın Alınmasına Dair Kanun
1818	30.06.1931	Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesinin Nafia Vekaletine Bağlanmasına Dair Kanun
2094	14.01.1933	İkramiyeli Dahili İstikraz Hakkında Kanun (12 Milyon TL)
2134	01.04.1933	Afyonkarahisar- Antalya Demiryolunun İnşasına Dair Kanun
2135	02.04.1933	Elazığ Şube Hattının İnşasına Dair Kanun
2200	20.05.1933	Sivas-Erzurum :Hattıyla Malatya'dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattının İnşalarına Dair Kanun
2214	23.05.1933	Filyos-Ereğli Hattıyla Ereğli Limanının İnşasına Dair Kanun
2215	23.05.1933	Samsun Çarşamba Hattının DDY ve Limanları Umumi İdaresince İşletilmesine Dair Kanun
2285	08.06.1933	Cenup Demiryollarının İşletilmesine ait İtilafnamenin İmzasına Selahiyet Verilmesine Dair Kanun
2401	07.04.1934	Türkiye-Suriye Hududu Üzeri,ndeki Demiryollarının İşletilmesi Tarzına Dair Türkiye-Fransa Hükümetleri Arasındaki 27.10.1932 Tarihli Protokolun Tasdikine Dair Kanun.
2405	12.04.1934	Fevzipaşa-Diyarbekir Hattı İnşaatının İkmali Hakkındaki Kanun
2443	26.05.1934	Nafıa Vekaletinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun
2454	28.05.1934	DDY ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Tekaüt Sandığı Kanunu
2463	28.05.1934	Sivas-Erzurum Hattını İnşa İçin Dahili İstikraz Akdine Dair Kanun (30 Milyon TL)

2487	31.05.1934	İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolunun Satınalınma Mukavelesinin Tasdikine Dair Kanun
2488	31.05.1934	Satın Alınan İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattının Tesellümü ve Tasfiyesi ve İşletmesi Muamelatına Dair Kanun
2487	31.05.1934	İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2520	18.06.1934	2134 ve 2214 numaralı Kanunlar Mucibince İnşası Mukarrer Afyon Antalya ve Filyos-Ereğli Hatları İçin 1934 Mali Senesi Zarfında Vaki Olacak Masarif Karşılığı Hakkında 1934 Senesi Muvazene-i Umumiye Kanununun 18'inci Maddesine Bir Fıkra Eklenmesine Dair Kanun
2611	13.12.1934	Afyon Karahisar-Antalya Demiryolunun İnşasına Dair 2134 Numaralı Kanuna Ek Kanun
2614	15.12.1934	2463 Sayılı Kanunun Birinci Maddesine Bir Fıkra İlavesi Hakkında Kanun
2641	22.12.1934	Demiryollar ile Beynelmilel Eşya ve Yolcu Nakliyatına Dair Olan C.I.M, C.I.V Mukavlelerinin 23 Teşrinisani 1933'de Roma'da Kabul Olunan Yeni Metinlerin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2745	30.05.1935	Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki Hakkındaki Kanun
2784		Satın Alınan Aydın ve Şuabatı Demiryollarının tesellüm ve Tasfiyesine ve İşletme Muamelatına Dair Kanun.
2847		Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme UmumMüdürlüğü Memur ve Müstahdemlerin Ücretlerine Dair Kanun
2904	27.01.1936	DDY ve Limanları İşletme İdaresi Umumi İdaresi Memurları Tekaüd Sandığı Hakkındaki 2454 Sayılı Kanuna Ek Kanun

3136		Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Limanı Şirketleri Esham,Tahvil ve Mümasil Senedlerinin Sivas -Erzurum ve Ergani Tahvilleriyle Mübadelesine ve Amortisman Sandığı Hakkındaki 2794 Numaralı Kanuna Bazı Hükümler İlavesine Dair Kanun
3156	26.04.1937	Şark Demiryolları TAŞ'ın Satın Alınmasına Dair Kanun
3159	28.04.1937	Satın Alınan Şark Demiryolları İmtiyazı ile Şirkete Ait Malların Tesellüm ve İşletme Muamelelerine Dair Kanun
3247		Devlet Demiryollarının İhtiyacı Olan Muharrik ve Müteharrik Edevatın Siparişi İçin 16 Milyon Liraya Kadar Teahhüd Yapılmasına Dair Kanun
3311	14.01.1938	Bakımı İşletmeye Devredilen Hatların Noksanlarının İkmali İçin Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne Verilecek Mebaliğ Hakkında Kanun
3347		Demiryolları ile Eşya Nakliyatına ait Beynelmilel Mukavelenin Tatbikatı İçin İttihaz Olunacak Kararların Sureti Meriyeti Hakkındaki Kanun
3398	25.05.1938	DDY Bir Kısım İşletme İşlerinin Sureti İdaresine ve Demiryolları İnşaat Mukavlelerinden Münbais Gümrük Resmile Diğer Vergilerin Mahsubuna Dair Kanun
3474	22.06.1938	DDY ve Limanları İdarei Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Olan 1042 Sayılı Kanunun 32'inci Maddesinin Tadili Hakkındaki Kanun
4057	02.06.1941	Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından İran ve Irak Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryolları İstikraz Yapılmasına Dair Kanun (35 Milyon TL'lik Yetki)

4127	26.09.1941	Ilıca-Palamutçuk Demiryolunun Satın Alınmasına Dair Kanun
4625	18.07.1944	Diyarbakır-Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryollarının İnşası İçin İstikraz Akdine Dair Olan 4057 Sayılı Kanuna Ek Kanun (Yetki 85 Milyon TL'ye yükseltilmiştir)
4643	02.08.1944	Demiryollar ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun

30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı yasayla Mudanya-Bursa dar hattı bir defa da 50.000 TL. ödenerek satın alındı. Bunu bir ekonomik politikanın uygulanmasından çok zarar etmekte olan bir hattın satın alınması olarak yorumlamak gerekir. Ayrıca 1933 yılında Osmanlı Borçlarının tasfiyesine ilişkin 2234 sayılı yasa kabul edildiğinde Bağdat Hattının Konya'nın doğusunda kalan kesiminin sorunları da çözülmüş oldu. Osmanlı döneminde bu hat yapılırken hattın beher km'si için 11.000 Fransız frangı hesabıyla yıllık taksit ödeme kabul edilmişti. Bu taksitler için de imtiyaz süresince itfa edilmek üzere yüzde 4 faizli tahvil çıkarılmıştı. Bu tahvillerden Türkiye'nin payına düşenlerin 2234 sayılı yasayla Düyunu Umumiye Borçları içinde ödenmesi kabul edilince Türkiye bu hattın maliki olmuştur. 1933 yılında 2215 sayılı yasayla da Samsun-Çarşamba hattı satın alınmıştır.

Satın alınmayla tarife düzenlemeleri arasındaki ilişkiler bakımından en önemlilerinin Ege'deki hatların satın alınması olduğu söylenebilir. Bunlardan İzmir-Kasaba ve temdidi demiryolu 1934 yılında 2487 sayılı yasayla satın alınmıştır. Bu şirket hem üreticileri güç durumda bırakan yüksek tarife uyguluyor hem de zarar ediyordu.1933 yılında devlet kilometre garantisi karşılığı 500.000 TL. ödemek zorunda kalmıştı. Şirketin Paris'teki idare merkezinin yıllık giderleri 400.000 TL. ye yükselmişti[31]. Ayrıca hem eskiyen çeken, çekilen araçları yenilemiyor hem de hattın gerekli bakımını yapmıyordu. Bu nedenlerle hattın satın alınması kararlaştırıldı. Şükrü Saraçoğlu'nun yürüttüğü müzakereler sonrasında Türkiye 162 milyon Fransız frangı karşılığı yüzde 7 faizli elli yılda itfa edilecek Türk tahvillerini şirkete vermeyi kabul etti. Bu tahvillerin dünya borsalarındaki fiyatının nominal değerinin yüzde 60 olacağını söyleyen Şükrü Saraçoğlu ödenecek toplam

31 Mehmet Asım: "İzmir Kasaba Temdidi Hattı Devlet İdaresine Giriyor" *Ayın Tarihi,* 10 Haziran 1934, s.115.

paranın 1934 yılı değerinin yedi buçuk milyon lira olduğunu hesaplıyordu. Yedi buçuk milyona alınan bu şirketin sadece ihtiyat sandığında 4.596.704 TL. bulunmaktaydı. Bu çok ekonomik bir devletleştirme olmuştu. Tarifeleri indiren devlet ilk yılda hattın gelirini 740.000 TL artırmıştı. Ayrıca yılda 500.000 TL kilometre garantisi ödemekten kurtulmuştu.

1934 yılında devletin Afyon-Antalya hattını yapması gündeme gelince Aydın Demiryolu Şirketi bu hattın yapımından zarar göreceğini belirterek tazminat istemişti. Türkiye Cumhuriyeti yönetimi de bu demiryolunun şirketçe değil devletçe yapılmakta olduğunu ve bu nedenle bir tazminat ödenmesinin söz konusu olmayacağını bildirmişti. Devlet bu durumda şirket temsilcilerine Aydın demiryolunun Denizli kısmını satın almak istediğini bildirmiştir. Şirket temsilcileri de yaşanan buhran dolayısıyla şirketin gelirinin buhran öncesinin üçte birine kadar düşmesini de göz önüne alarak Devletin tüm hattı almasını önermiştir. 1935 yılında satın alma müzakereleri başlamış ve kısa sürede sonuçlanmıştır. Hattın değeri 25 milyon TL tahmin ediliyordu. Şirket hisse senetleri değeri hariç 3,800,000 İngiliz Lirası obligasyonların yılda 215.000 İngiliz lirası taksitle 40 yılda ödenmesini talep ediyordu. Türk Hükümeti ise taksitlerin hattın son beş yıllık gelir ortalaması olan 115.000 İngiliz Lirası olmasını önerdi . Yapılan müzakerede 144.500 İngiliz lirası taksitle 40 yılda ödenmesi üzerinde anlaşıldı. Bunun kapital değeri yüzde 7,5 faiz üzerinden 1.825.840 İngiliz lirasıydı. Hükümet bu hattı satın almak için şirkete nominal değeri bu miktar olan yüzde 7,5 faizli 1935 Türk Borcu Tahvilleri verecekti. Bu borç en çok 40 yılda itfa edilecekti. Aydın Demiryolu ve Alsancak İskelesinin satın alınması için Şirketle yapılan anlaşma 1935 yılında 2745 sayılı yasayla onaylandı. Böylece hat çok ucuza alınmış oldu.[32]

Şark Demiryollarının satın alınması için Şirketle yapılan anlaşma 1937 yılında 3166 sayılı yasayla onaylandı. Hükümet satın alma karşılığı olarak şirkete nominal değeri 20.760.000 İsviçre frangı olan yüzde 5 faizli *1937 Türk Borcu Tahvillerini* verecekti. Bu tahviller 20 yılda itfa edilecekti.[33]

Cenup demiryollarına gelince 1934 yılında kabul edilen 2401 sayılı yasaya göre Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanıekbez hatlarının 1 Temmuz 1937'de Devlet Demiryollarına devredileceği kabul edilmişti.[34] Bu hatların devredilmesinden sonra Şirket Fevzipaşa-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin kısmını işletmeye devam etti ve imtiyaz süresi bitince 1 ocak 1948'de bu hatlar da Devlet Demiryolları idaresine geçti. Böylece şirketlerce işletilen hiç bir demiryolu hattı kalmamış oldu.

32 "Aydın Demiryolu Satın Alma Mukavelesi Hakkında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın Kamutaydaki Söylevleri", *Bayındırlık İşleri Dergisi,* Yıl.2,Sayı.1,Haziran 1935,s.15-17.

33 *Bayındırlık İşleri Dergisi,*Yıl.5,Sayı.5, 23 Ekim 1938,s105-107.

34 *Bayındırlık İşleri Dergisi:* Yıl.5,Sayı.5, 23 Ekim 1938,s.112.

DEVLET DEMİRYOLLARININ İŞLETİLMESİNDEKİ GELİŞMELER

Savaşlar sırasında değişik örgütlenmeler altında Türkler demiryollarını işletmişlerdi. Ama savaş sonrasında eğer tüm hatlar şirketlere devredilseydi devletin bir demiryolu işletmesi kurması için gerek kalmayacaktı. Ama Anadolu hattının devredilmeyip satın alınmasına karar verilince bir işletme örgütünün kurulmasını gerektiriyordu. Hükümete Anadolu hattının satın alınması yetkisinin verildiği 22 Nisan 1924 günü çıkarılan 506 sayılı yasa Nafia Vekaletine bağlı Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisinin kurulmasını sağlıyordu.

Bu umum müdürlük hem hattın ıslahını sağlayacak, hem de Şimendifer Mektebinde yetiştirdiği demiryolcularla yeni bir demiryolcular kadrosu oluşturacak ve hattaki yolcu servislerinin kalitesini geliştirecek ve işletmenin kârlı çalışmasını sağlayacaktı. Bu durumda umum müdürlük çok yönlü bir program uygulamasına girişmek durumunda kalmıştır.

Türk demiryolcu yetiştirilmesi için bir Şimendifer Mektebi kurulmuş, ayrıca ülke içinde demiryolculuğa ilişkin teknik bilginin artırılmasına çalışılmıştır. 17 Nisan 1925 Yahşihan Hattının işletmeye açılışında İsmet Paşa, "Fen erbabı bunu hiç bir zaman hatırdan çıkarmamalıdır; bir milletin işini o millet efradı görür, bir ailenin işini o aile tanzim eder, biz işimizi göremiyoruz, yapamıyoruz demeye, hiç bir kimse böyle düşünmeye mezun değildir"[35] diyordu. Süleyman Sırrı Bey'in Nafia Vekili olduğu dönemde, 25 Temmuz-2 Ağustos 1925 arasında Ankara'da ilk Demiryolu Kongresini toplandı. Teknik kalitesi yüksek bir Demiryolu Mecmuası yayınlanmaya başladı.

Kuşkusuz bu yönetiminin ilk yapması gereken, yönetimi altındaki hattı tamir ederek standardını yükseltmek ve üzerinde güvenli bir yolculuğu olanaklı kılmaktı. Bunun ötesinde yolculuğun konforunu da geliştirmesi gerekiyordu. İlk yapılan işlerden biri savaş koşulları içinde ısıtma sistemleri işletilmeyen vagonları ısıtılır hale getirmek olmuştur. 1926 da Beynelmilel Yataklı Şirketiyle akdedilen bir mukaveleyle de bu hatlarda yataklı ve yemekli vagonları hizmete sokulmuştur.

Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyeti Umumisinin kurulmasından sonra 1927'ye kadar geçen sürede Tablo (2)'den görüleceği üzere yeni hatlar yapılmış ve işletmeye sokulmaya başlamıştı. Bu ise yönetimin bu kapsama uygun biçimde yeniden düzenlenmesini gerektiriyordu. Bu yılda çıkartılan 1042 sayılı yasayla varolan umum müdürlük Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğüne dönüştürüldü. 1 Haziran 1927'de İdare kurulduğunda yönetimi altındaki hatların uzunluğu 1.378 km Anadolu-Bağdat,

35 M.Aslan Abisel:*Age*,s.84.

381 km. Anadolu-Kayseri, 48 km Samsun Kavak hattı olmak üzere toplam 1807 km.ydi. 30 Haziran 1931'de bir adım daha atılarak Demiryollar İnşaat Dairesi DDY ve Limanları Umumi İdaresinden ayrılarak Nafıa Vekaletine bağlı bir Reislik haline getirilmiştir. Böylece işletme ve yatırım işlevleri ayrılmıştır.

Süleyman Sırrı Bey I. Demiryolu kongresinin açılışında Türkiye'de demiryolu işletmeciliğinin sorunlarını sayarken bir yandan ülkede nüfus yoğunluğunun azlığını, öte yandan yüksek kalorili kömür yataklarının Zonguldak sahilinde dar bir kesime sıkışmış olmasını saymıştı. Nüfus yoğunluğunun azlığı konusunda işletmenin doğrudan yapacağı bir şey yoktu ama kömür konusunda yapılabilecekler bulunuyordu. Bunun için demiryolları idaresi bir yandan yüksek kalorili Çeltek kömürlerini işletmeye girişti[36] öte yandan taşkömürü madenini demiryolunu ulaştırmak için daha önce üzerinde durduğumuz Irmak-Filyos, Filyos-Çatalağzı-Kozlu hatlarının yapımına öncelik verdi.

Böyle sürekli genişleyen bir işletmenin başarılı ve etkin işletilebilmesi için bir bakım ve tamir sisteminin kurulması gerekiyordu. Anadolu-Bağdat hattında çalışan lokomotif ve vagonların tamiri için 1894 yılında bir Alman şirketi tarafından Eskişehir'de inşa edilmiş bir atelye bulunuyordu. Bu kuruluş 1925 yılında geliştirmeye başlamış, montaj, kazanhane, tekerlek tornahanesi ve muhtelif marangozhane kısımlarının eklenmesiyle 1928 yılında bir fabrika halini almıştır. Buna 1939 yılında işletmeye açılan Sivas Cer Atelyeleri eklenmiştir. 1945 yılında Ankara Motor Fabrikası kurularak dizel lokomotifleri,mototrenler tamir edilir hale getirilmiştir.[37] Böylece bir bakım atelyesinden başlayarak zaman içinde bir demiryolu sanayii geliştirilmiştir.

Bu dönemde demiryolu gelişmeleri yanı sıra bir ölçüde karayollarında yaşanan gelişmeler özellikle yolcu taşımacılığında 1930'lu yıllardan sonra otobüslerin payını artırmaya başlamıştır. Bu nedenle yolcu taşımacılığını hızlandırmak ve demiryolunun bu açıdan yarışabilirliğini geliştirmek için ray otobüsleri işletilmeye başlanmıştır. İlk ray otobüsleri (36 kişilik 60 km.hızı olan) Ankara-Çankırı, Kayseri -Sivas ve Kayseri -Ulukışla için alınmış 1934 yılında işletmeye sokulmuştur.[38] 1936 yılında Aydın hattı satın alındıktan sonra bu hatta da ray otobüsleri işletmeye sokularak yolcu ulaşımı esnekleştirilmiş ve hızlandırılmıştır.[39]

Devlet Demiryolları bu dönemde genel olarak işletmecilikte başarılı olmuştur. Hatlarda çekilen ve çeken araçlarda sağlanan iyileştirmeler, personelin eğitilmesi hatların işletilmesinde teknik ve ekonomik etkinliği artırmıştır. Teknik etkinliğin

36 *Demiryollar Mecmuası,* Cilt.9,Sayı.104-105, I ve II'nci Teşrin 1933, s.515, 554-82

37 TCDD:*Türk Demiryolları,* Ankara,1959,s.27-28.

38 *Bayındırlık İşleri Dergisi,* yıl.1,Sayı.2, Temmuz 1934,s.85.

39 *Bayındırlık İşleri Dergisi,* yıl.2,Sayı.9, Şubat 1936,s.61.

artışına bir örnek vermek gerekirse, 1923 yılında lokomotiflerin çektikleri yükün ton km'si başına harcanan kömürün 88.08 gramdan 1932 yılında 56,9 grama düştüğü yani yüzde 36 tasarruf sağlandığı[40] söylenebilir. Daha sonraki bölümde daha ayrıntılı olarak görüleceği üzere sürekli yeni hatlar açılmasına ve ekonomik bunalım yaşanmasına rağmen Tablo(6) da görüldüğü üzere işletme emsalini yüzde 60-70 arasında tutan kârlı bir işletme sağlanabilmiştir. Bu kârlılık dolayısıyla demiryolu programının bir ölçüde de olsa yeni yatırımların finansmanını sağladığı söylenebilir. Aynı dönemde Balkan ülkelerindeki ve Avrupa'daki şirketlerle karşılaştırıldığında bu işletme emsalinin ne kadar önemli bir başarı olduğu görülecektir.

DEMİRYOLLARINDA UYGULANAN TARİFELER

Demiryolu işletmeciliğinde sağlanan başarı sadece işletmenin kendisinin değerlendirilmesiyle kavranamaz. Demiryolunda uygulanan tarife politikalarının ülke ekonomisinin gelişmesine katkıları açısından da değerlendirilmesi gerekir. Bu nedenle DDY'nin tarife politikalarını ayrıca ele alalım.

Anadolu Demiryolunun satın alınmasına ilişkin CHF Grubu müzakerelerini incelerken Fethi Bey'in bu hattın satın alınmasını savunurken Anadolu'da üretilen buğday ve unun İstanbul piyasasında Amerikan unlarıyla yarışamamasının esas nedeninin tariflerin yüksekliği olduğunu söylediğini görmüştük. Kaldı ki bu müzakerelerde Nafia Vekili Muhtar Bey Anadolu Hattının tarifelerinin Ege'deki hatların tarifelerine göre çok daha ehven olduğunu söylüyordu. Buna rağmen demiryolu şirketinin uyguladığı tarifeler temel tarım ürünlerinde bile üreticinin ülke içi pazarlardan yararlanmasına olanak bırakmıyordu.

Ayrıca karayolunda otobüs ve kamyonlar sundukları taşıma hizmetlerinin esnekliğinin de yardımıyla demiryolu ile önemli ölçüde yarışır hale gelmişti. Bunda şirketlerin tarifelerinin yüksek olması da etkili olmuştu. Samsun'un demiryoluyla bağlı olduğu yerlerde 1929 yılında yapılan bir araştırmada yolcu nakliyatında karayolunun payı yüzde 57, demiryolu payı yüzde 43 eşya nakliyatında demiryolu payı yüzde 85 karayolu payı yüzde 15 bulunmuştur.[41] Ege bölgesinde karayolu araçlarının payları daha yüksek oranlardaydı.

Bütün bunlara 1929 ekonomik buhranı sonrasında dış piyasalarda Türkiye'nin tarımsal ihraç ürünlerinin fiyatlarında çok büyük düşüşler yaşanınca tarife yüksekliği dolayısıyla özellikle Ege'nin ürünleri ihraç edilemez hale gelmişti. Çiftçi

40 Cer Müdürü Tevfik: Agm, s.453.

41 Hüseyin Yakup:"Samsun-Sivas Hattı Kamyon Rekabeti ve Yapılan Tetkikat",*Demiryollar Mecmuası*, Cilt.6, Sayı.61,Mart.1930,s.18-21.

perişan hale düşmüştü. Dünya buhranından sonra DDY bir Amerikalı uzman çağırarak demiryolu tarifelerini inceletti. Yeni bir tarife politikası geliştirildi Satın alınan hatlarda da yeni politikaya uygun olarak tarifeler büyük miktarlarda düşürüldü.

Buna bir örnek olarak Aydın hattı satın alındıktan sonra yapılan tarife düzenlemesi verilebilir. Devletçe satın alınmadan önce 1 ton-km incir taşıması 11 krş iken, 5 krş'a, pamuk taşıması 12 krş iken 5,25 krş'a, zeytinyağı taşıması 7,25 krş iken 5,25 krş'a, meyankökü taşıması 8,50 krş iken, 4 krş'a, taze meyve sebze taşıması 11krş iken 2 krş'a, tütün 15 krş iken,5,25 krş'a, maden kömürü 3 krş iken 1 krş'a, manifatura taşıması 8,25 krş iken 5,25 krş'a, gaz ve benzin taşıması 9 krş iken 5,25 krş'a indirilmiştir.[42] Ekonomik buhran koşullarında yapılan bu düzenleme malı İzmir limanından ihraç edilmek durumunda olan köylünün eline daha yüksek para geçmesi ve üzerindeki bunalımın etkilerinin azalması demekti. Ayrıca limana daha uzak yörelerdeki köylünün malı ihraç edilebilir hale geliyordu. Bu da Türkiye'nin ihracat gelirlerindeki düşüşü frenleyen bir etki yaratacaktı.

DDY bu dönemde uzaklık arttıkça ücretin göreli olarak azaldığı tarifeler kullanmıştır. Her çeşit kömür naklinde ton-km taşıma ücreti 100 km mesafede 2,20 krş iken 500 km mesafede 1,81 km krş'a düşüyordu. Vagon yüklerinde her mesafede ton-km taşıma ücreti 1 krş'a perakende taşımada 2 krş'a indirildi. Böyle bir tarife bir yandan Anadolu'nun kıyıya uzak kesimlerinin tarım ürünlerinin dış dünyaya açılmasını kolaylaştıran ve yurdun iç kesimlerinde kurulan sanayii koruyucu bir tarife geliştirilmiş oldu.[43]

Tarife düzenlemeleri sadece taşınan yükü artırmaya değil, taşınan yolcu sayısını da artırmaya dönük olmuştur. Bunun için öğretmen, öğrenci, işçi ve ailelerin yolculuklarına tenzilatlı tarifeler uygulamışlardır. On beş günlük, aylık, iki aylık, halk ya da ticaret biletleri ihdas etmiştir. Bu tarifelerle yolcu sayılarını önemli ölçüde artırmıştır.[44]

İzlenen tarife politikaları hem yük ve yolcu miktarının hızlı bir gelişme göstermesini gerçekleştirmiş, sürekli yeni hatlar açılmasının işletme emsalini düşürücü etkisine karşın, DDY işletmesinin düşük işletme emsalini koruyarak çalışmasını sağlamıştır.

42 " Aydın Demiryolları",*Bayındırlık İşleri Dergisi,* Yıl.3,Sayı.7,Aralık 1936,s.47.
43 *Bayındırlık İşleri Dergisi,* Yıl.2,Sayı.5,Ekim 1935,s.140,141.
44 Muhlis Ete:*Münakalat,*İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul,1938,s.106-107.

V. CUMHURİYETİN DEMİRYOLU UYGULAMALARININ SONUÇLARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ

İçinde dünyanın en önemli ekonomik krizlerinden birinin ve İkinci Dünya Savaşının bulunduğu Cumhuriyetin ilk 25 yılında 513 milyon TL kaynak ayrılarak varolan demiryolu hatlarına 3540 km yeni demiryolu eklenmiştir. Ayrıca 4163 km'lik varolan demiryolu da devletin mülkiyetine alınarak devlet işletmeciliği kapsamına alınmak zorunda kalınmıştır. Bu gelişmenin zaman içindeki dağılımı Tablo(4)'de izlenebilir. 1925 den 1940' a kadar uzanan 15 yılda her yıl ortalama 200 km. yeni demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı içinde ve sonrasında yapım hızı yılda 50 km altına düşmüştür. Özellikle dünya ekonomik bunalımının çok etkili olduğu yıllar içinde böyle bir performansın gerçekleştirilmiş olması önemli bir başarıdır. Türk müteahhitleri de bu dönem içinde demiryolu yapımında önemli deneyimler kazanmıştır. Örneğin Sivas -Erzurum Hattında günde 800 metre demir döşeyebilme hızına erişilmişti[45].

Tablo(4). Demiryolları Yatırımlarının ve Satın Almalarının Gelişimi

Yıllar	Demiryolları kümülatif yatırımı (000) TL	İnşa Edilerek İşletmeye Açılan Hat Km'si	Satın Alınan ya da El Konulan Hat Km'si	Devlet Hat Km'si	Şirket Hatları Km'si	Toplam Hat Km'si
1924	8.700		1.734	1.734	2.429	4.163
1925	29.000	201		1.935	2.429	4.364
1926	43.900	48		1.983	2.465	4.448
1927	72.300	265		2.248	2.465	4.713
1928	121.500	134	68	2.450	2.397	4.847
1929	161.400	146		2.596	2.397	4.993
1930	203.400	393		2.989	2.397	5.386
1931	225.600	376	41	3.406	2.356	5.762
1932	232.600	186		3.592	2.356	5.948
1933	245.700	110	176	3.878	2.180	6.058
1934	260.800	152	703	4.733	1.477	6.210
1935	282.300	355	613	5.701	864	6.565
1936	301.300	305		6.006	864	6.870
1937	320.400	145	412	6.563	452	7.015
1938	341.600	166		6.729	452	7.181
1939	363.000	215	19	6.963	433	7.396
1940	383.900	55		7.018	433	7.451

45 *Bayındırlık İşleri Dergisi,* Yıl.5,Sayı.2, Temmuz 1938,s.142.

1941	398.500	6	28	7.052	405	7.457
1942	410.700	28		7.080	405	7.485
1943	438.000	20		7.100	405	7.505
1944	454.700	86		7.128	405	7.533
1945	463.500	–		7.128	405	7.533
1946	479.600	70		7.198	405	7.603
1947	496.800	62		7.260	405	7.665
1948	513.000	28	405	7.703		7.703

Açıklama: bu hesaplamada Sivas Erzurum hattının inşasından sonra sökülen 0,75 cm'lik 58 km. uzunluğundaki Erzurum- Maden(Yeniköy)hattının uzunluğu 1944 yılından itibaren hesaplardan düşülmüştür.
Kaynak:DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri Dergileri.

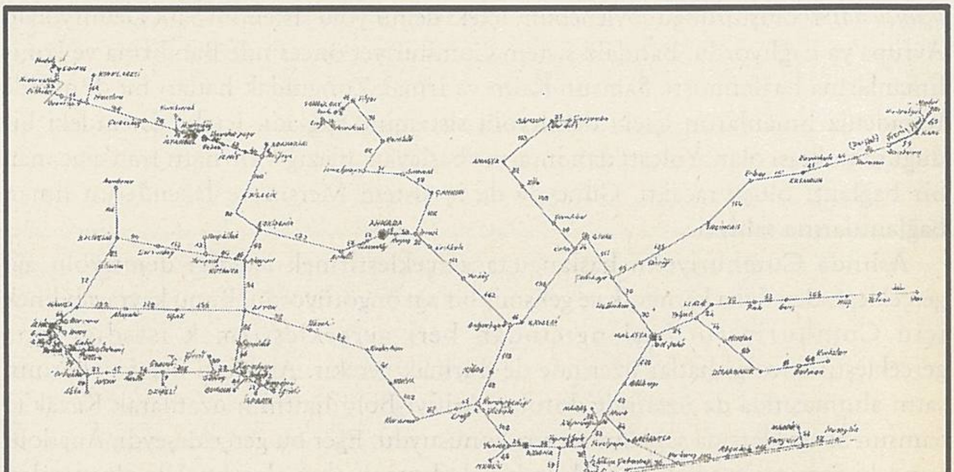
İçinde yaşanılan durum göz önüne alındığında demiryolu yapımı performansının başarılı olduğu söylenilebilir. Ama Cumhuriyetin ilk yıllarında "bir karış daha fazla demiryolu" politikasının formüle edildiği yıllarda öngörülenin gerçekleşmediğini söylemek gerekir. Gerçekleştirilen demiryolu ve yatırım miktarı Chester programında öngörülenin biraz altındadır. CHF Meclis Grubundaki konuşmalarda öngörülen normal hat miktarı 5.000 - 6.000 km mertebesindedir. Bir bu kadar da dar hat inşası ve bir milyar TL'lik bir yatırım yapılması öngörülüyordu. Değişik bakış açılarından gerçekleştirilenin öngörülenin yarısı mertebesinde kaldığı söylenebilir.

Cumhuriyetin demiryolları programının uygulamasını sadece yapılan hatların uzunluğu açısından değerlendirmek yeterli olmaz. Demiryolu hatlarının ne tür bir ağ oluşturduğu üzerinde de durmak gerekir. Cumhuriyetin yurdu demir ağlarla ördüğü söylenirken de işaret edilen sadece hatların uzunluğu değil bir ağ sistemi oluşturmasının önemine de değiniliyordu.

Cumhuriyet öncesindeki demiryollarının biçimi ağaç dalları şeklindeki açık sistemlerdir. Örneğin İzmir'in kuzeyindeki Kasaba, güneyindeki Aydın demiryolları Ege hinterlandını İzmir'e oradan da dış pazarlara bağlıyordu. İstanbul'dan başlayan Anadolu ve Bağdat demiryolu ise hem ülkenin başkentini Anadolu'ya bağlıyor hem de Anadolu'yu dış dünyaya açıyordu. Bu da temel de bir ağaç şeması halindeydi. Birinci dünya savaşı öncesinde hükümet bu hattı Kasaba hattıyla Afyon'da bağlamak isteğinde şirketlerin tepkisine neden olmuştu. Her ağaç dalları biçimindeki demiryolu belli bir gücün kendi çıkar alanını denetlemenin bir aracı olarak geliştirilmiştir. Bu şema yarı sömürgeleşmiş bir ekonominin göstergesi olarak da yorumlanabilir. Böyle bir şema ülke içi pazarın bütünleşmesinden çok parçalanmasına neden oluyordu.

Bu nedenle başkentini İç Anadolu'nun ortasına yani Ankara'ya almış ve bir ulus devlet oluşturmak isteyen Türkiye Cumhuriyetinin demiryolu hatlarının

Harita: 1 TCDD ŞEMATİK HARİTASI



biçimini de ağaç dalları biçiminden ağ (network) biçimine dönüştürmesi gerekiyordu.

Nitekim harita(1) de verilen Türkiye'nin bu dönemde geliştirdiği demiryolu sistemine bu gözle bakıldığında, yapısının dört kapalı devre ve ona bağlanan açık hatlardan oluştuğu görülmektedir. Osmanlı döneminden alınan demiryolu sisteminin böyle bir daha gelişmiş bir ağa dönüştürülmesinde atılan adımlar şöyle şemalaştırılabilir. Açık olarak görülmektedir ki *ilk adımda* Türkiye'nin sınırlarının yeniden belirlenmesi ve Sovyet Devrimi sonrasında doğal pazarlarını kaybetmiş olan Doğu Anadolu'ya bir açılma olanağı sağlamak için öncelikle doğu-batı bağlantısını sağlayacak biri kuzey de diğeri güney de iki hat oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi Ankara-Sivas-Erzurum hattı, ikincisi ise Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattıdır. İlk adımda yapılan bu yollar demiryollarının ağaç dalları halindeki biçimini dönüştürememiştir. *İkinci adımda* o dönemde kullanılan terminolojiyle iltisak hatları yapılmıştır. İltisak hatları ağaç dalları şemasını ağ şemasına dönüştürmeyi sağlamıştır. Batı Anadolu'da Kütahya-Balıkesir ve Afyon-Karakuyu iltisak hattının inşası Batı Anadolu'da iki kapalı devre yaratmıştır. Ulukışla-Boğazköy iltisak hattı İç Anadolu'da, Malatya-Çetinkaya iltisak hattı ise İç Anadolu'dan Doğu Anadolu'ya geçiş bölgesinde iki kapalı devre daha yaratmıştır. Böylece demiryolları ağ haline dönüşmüştür. Bu dört kapalı devrenin oluşturduğu ülke içindeki ağ değişik tarihlerde yapılmış olan çizgisel hatlarla limanlara ve

uluslararası demiryolları sistemlerine bağlanmıştır. Bunlardan yeni yapılanlarının *üçüncü adımı* oluşturduğu söylenebilir. İçteki demir yolu sistemini Şark Demiryolları Avrupa'ya bağlıyordu. Batıdaki sistem Cumhuriyet öncesinde Bandırma ve İzmir limanlarına bağlanmıştı. Samsun-Kalın ve Irmak-Zonguldak hatları bu dönemde Karadeniz limanlarını içteki demiryolu sistemine bağladı. İçteki sistemdeki bir düğüm noktası olan Yolçatı'dan inşasına başlayan Elazığ-Van hattı İran'a uzanan bir bağlantı oluşturacaktı. Güneyde de iç sistem Mersin ve İskenderun liman bağlantılarına sahipti.

Aslında Cumhuriyetin başlangıçta gerçekleştirmek istediği demiryolu ağı gerçekleşenden daha karmaşık ve gelişmiş bir ağı öngörüyordu. Bunu kavrayabilmek için Cumhuriyetin başlangıcından beri gerçekleştirmek istediği ama gerçekleştiremediği hatlar üzerinde de durmak gerekir. Anadolu demiryollarının satın alınmasında da üzerinde durulan Arifiye-Bolu hattının uzatılarak Kavak'ta Samsun-Sivas Hattına saplanması söz konusuydu. Eğer bu gerçekleşeydi, Anadolu içindeki demiryolu ağı dört değil altı kapalı devreye sahip olacaktı. İçte oluşturulan bu sistemin daha çok sayıda liman bağlantısı bulunması öngörülmüştü. Güneyde Karakuyu-Burdur-Antalya, Batıda Balıkesir-Çanakkale, Kuzeyde Ildızım-Kastamonu-İnebolu ve nihayet Erzurum-Gümüşhane-Trabzon hatlarının inşası düşünülüyordu. Bu bağlantıların gerçekleşmeyişinde yeterli kaynak bulunmadığı için programın küçültülmek zorunda kalınması kadar, söz konusu hatların çok zor topografik koşullara sahip olması ve bu hatların çok pahalı olması etkili olmuştur.

Kolars ve Malin Türkiye'nin geliştirdiği bu demiryolu sisteminin nüfus dağılımına göre rasyonelliğini test edebilmek ilginç bir yöntem geliştirmişlerdir. Ülke yüzeyinde her nok.anın çevresindeki 25'km.lik bir daire içindeki nüfus miktarları hesap ederek ve bu değerlerin oluşturduğu bir yüzey elde etmişlerdir. Bu yüzeyin tepe noktalarını birleştiren hatların ülke içindeki talebi karşılayan en rasyonel demiryolu ağının biçiminin ne olacağını göstereceği kabul etmişler ve Türkiye'nin varolan demiryolu şebekesinin rasyonellik derecesini sınamakta kullanılmışlardır. Sonuçta Türkiye'nin varolan demiryolu sistemi ile rasyonel olduğu saptanan sistem arasında önemli benzerlikler saptamışlardır.[46]

Bir demiryolu sisteminin geliştirilmesinin temel nedeni ulaşımı kolaylaştırarak yani ucuzlatarak, süresini azaltarak ve riskini düşürerek, toplumdaki işbölümünü değiştirmesi ve geliştirmesi ve bu yolla üretimi artırmasıdır. Türkiye'de gelişen demiryolu sisteminin bu bakımdan etkilerini ölçebilmek için Tablo(5) hazırlanmıştır. Bu tablo ülkedeki tüm demiryollarının değil DDY sisteminin

46 John Kolars ve Henry J.Malin:"Population and Accessibility:An Analysis of Turkish Railroads",*Geographical Review,*Cilt.60, Nisan 1970,s.229-246.

gelişmesini göstermektedir. 1948 yılında şirket demiryolları tamamen DDY yönetimine geçtiği için tablonun son yılına ilişkin bilgiler tüm sistemi kapsar hale gelmiştir.

1928 yılında DDY tarafından işletilen hatlarda yılda km başına 122.229 yolcu, 115.368 ton yük taşınırken yirmi yıl sonra 1948'de km başına 333.421 yolcu, 356.469 ton yük taşınır hale gelmişti. Bu sayılar km. başına yolcu taşımada 2,73 yük taşımada 3,09 misli bir artışı göstermektedir. Demiryolu hatlarının bir kısmının yeni açıldığı ve bu hatlarda ilk yıllarda yolcu ve yük taşıma talebinin düşük olacağı düşünülürse yıllık yüzde 5 yolcu yüzde 6 yük artışının önemli olduğu söylenebilir. Bunu hem ülkede hareketliliğin artışının bir göstergesi, hem de demiryollarının daha etkin kullanılışının bir kanıtı olarak yorumlamak olanaklıdır.

Tablo(5) Yolcu-Km ve Yük-km lerin gelişimi

Yıllar	DDY'ye göre İşletilen Hat.km.	Tren-Km (000)	Yolcu-Km (000.000)	Ton-Km (000.000)
1924	1.378	2.501		158
1925	1.464	2.938		191
1926	1.630	3.135		250
1927	2.251	4.042	—	239
1928	2.453	4.067	300	283
1929	2.766	4.824	349	357
1930	3.261	5.196	323	384
1931	3.436	4.912	278	457
1932	3.878	4.270	269	362
1933	3.941	5.483	320	431
1934	4.733	7.820	493	638
1935	5.842	9.698	630	653
1936	6.340	11.979	808	968
1937	6.565	14.012	1.004	1.125
1938	6.714	15.598	1.186	1.297
1939	6.890	17.797	1.430	1.564
1940	6.947	20.699	2.113	2.006
1941	7.009	21.100	2.653	2.041
1942	7.009	20.280	2.902	2.215
1943	7.056	21.076	2.667	2.546
1944	7.110	21.089	2.470	2.647
1945*	7.110	11.941	1.545	1.356
1946	7.180	20.768	2.667	2.473
1947	7.242	22.466	2.680	2.842
1948	7.636	21.842	2.546	2.722

Kaynak:DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri Dergileri.

* 1945 yılındaki sayıların düşüklüğü bu yılın yedi aylık bir bütçe yılı olması dolayısıyladır.

Cumhuriyetin demiryolu uygulamalarının genel bir değerlendirmesini yaparken son olarak DDY'nin demiryolu işletmeciliği konusunda ne kadar başarılı olduğu üzerinde duralım. Böyle bir değerlendirme yapabilmek için Tablo(6) hazırlanmıştır. Bu tabloda km. başına düşen kârların ve işletme emsallerinin (kârlılık oranları) zaman içinde değişimi verilmiştir.

Tablo(6) DDY İşletmesinin Kârlılığındaki Gelişmeler

Yıllar	Km. Başına Gelir TL	Km. Başına Harcama TL	Km. Başına Kâr TL	İşletme Emsali %
1924	4.723	3.673	1.049	77
1925	6.303	3.857	2.446	64
1926	7.780	4.489	3.290	63
1927	5.234	4.486	748	83
1928	5.118	4.418	700	86,32
1929	5.470	4.121	1.349	75,33
1930	4.554	3.864	690	84,84
1931	4.304	3.210	1.094	73,06
1932	3.361	2.822	539	82,09
1933	3.713	2.813	900	73
1934	4.431	2.921	1.510	65,92
1935	3.930	2.994	936	76,40
1936	4.994	3.402	1.592	65,20
1937	5.271	3.549	1.722	67,18
1938	5.568	4.358	1.211	78,25
1939	6.247	4.386	1.862	70,20
1940	8.524	5.167	3.357	60,61
1941	9.912	6.211	3.701	62,66
1942	12.221	8.895	3.326	72,78
1943	17.952	13.071	4.458	74,56
1944	17.655	16.655	1.009	94,28
1945*	10.280	9.461	819	92,03
1946	17.362	15.233	2.128	87,74
1947	21.184	17.883	3.301	87.70
1948	19.189	17.308	1.881	90.19

Kaynak:DİE Yıllıkları ve Bayındırlık İşleri Dergileri.

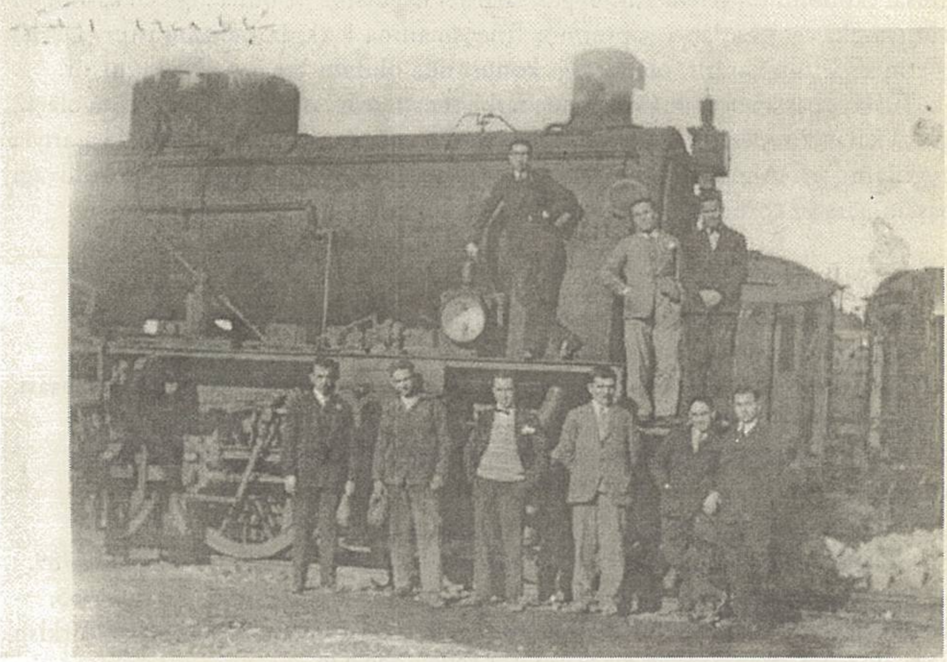
* 1945 yılındaki bazı sayıların düşüklüğü bu yılın yedi aylık bir bütçe yılı olması dolayısıyladır.

1924 yılında işletmeye başladıktan sonra büyük ölçüde Anadolu ve Bağdat Hatlarıyla sınırlı olan demiryollarının yönetiminde ilk üç yılda km. başına gelir ve kârlılık oranlarının artırılması başarılmıştır. 1927 yılından itibaren km. başına gelirin düşmesinde sisteme Doğu Anadolu'daki üzerindeki ulaşım talebi düşük olan hatların katılmasının ve 1927 yılında büyük kriz öncesinde yaşanan küçük ekonomik krizin etkilerini görmek olanaklıdır.

Büyük ekonomik bunalımın etkilerini Tablo (6)'da 1930 yılından itibaren görmekteyiz. Bunu hem km. başına gelir de, hem de harcamalardaki azalmalarda görmekteyiz. Tablo (5) de görüleceği üzere bu yıllarda buhranın etkisiyle taşınan yolcu ve yük miktarında da düşme olmuştur. Buna karşılık sistem kâr oranında bir azalma olsa da kârlılığını sürdürmüştür.

Bu bakımdan 1934 yılının bir dönüm noktası olduğu görülmektedir. Bu yıldan itibaren Ege'deki hatların satın alınması kârlılık oranını artırmıştır. Bu hatlar yabancı şirketler elinde ziyan etmekte iken devlet elinde DDY'nin kârlılığını artırmış olmasının iki önemli nedeni vardır. Bunlardan biri daha önce üzerinde durduğumuz ucuz tarife politikasının izlenmesidir. Diğeri ise Ege bölgesinin uzun yıllardır demiryoluna sahip bulunması ve tarife politikalarına duyarlı bir ekonomik yapıya sahip olmasıdır.

1930 lu yılların ikinci yarısında ulaşılan kârlılık İkinci Dünya Savaşının ilk yıllarında da sürmüştür. 1944 yılından itibaren kârlılık oranı düşmüştür. Bu yıllarda taşınan yolcu ve yük miktarında bir düşme olmamıştır. Kârlılıktaki düşme taşıma fiyatlarının yaşanan enflasyona uyumunun gecikmesine bağlanabilir. Kârlılık



"Eskişehir, Şubat 1928" Demiryolu çalışanları

oranlarında zaman zaman düşme olsa da tüm dönem boyunca DDY hiç bir yılda ziyan etmemiş olması dikkat çekicidir.

VI. SON VERİRKEN

Cumhuriyetin demiryolu politikaları ve uygulamaları üzerindeki bulgularımızı özetlemek gerekirse sadece uygulamalara bakarsak,Türkiye'nin Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarına öncelik veren, bir yandan devletin yaptığı yatırımlarla yeni hatlar yaparken öte yandan şirketlerin elindeki hatları satın alarak millileştiren ve tüm hatları devlet eliyle işletmeye dayanan bir politika izlendiği söylenebilir. Ama sadece uygulananlara bakarak yapılan bu çıkarsama yanıltıcıdır. Bu yazıda açıkça ortaya konulduğu üzere devletin başlangıçta uygulamak istediği ortaya çıkan sonuçtan çok farklıdır. Uygulanan politikanın belli bir kanala dökülmesini hem dünya hem Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu koşullar adeta zorunlu kılmıştır.

Cumhuriyet hükümetleri koşulların zorunlu kıldığı bu uygulamayı başarılı biçimde gerçekleştirmiştir. Şimendifer işletmeciliğinde, yeni kadrolar yetiştirmiş, ulusal ekonominin gereklerine uygun tarifeler uygulamış ve buna rağmen kârlılığını koruyarak, yeni hatların yapımının finansmanına katkıda bulunmuştur. Devlet işletmeciliğinin başarılı olabileceği konusunda olumlu bir örnek yaratmıştır.

Türkiye başlangıçta öngörülenden farklı bir stratejiyi yeni koşullara uygun olarak kendi karar süreçleri içinde yeniden üretmeyi başarmış ve bu yeni stratejiyi başarıyla uygulamıştır. Ama bu yeni strateji içinde gerçekleştirilebilen demiryolu ağı başlangıçta öngörülene göre daha küçük kalmıştır.

VII.KAYNAKLAR

M.Aslan Abisel:*Bir Karış Fazla Şimendifer,* Ulaştırma Notları.4, Ankara,1948.
W.Acworth ,(Çev. Hüsamettin Berkes):*Demiryollar Ekonomisi,* İstanbul,1938.
Hüsamettin Berkes:*İhracat Planımız ve Demiryol Tarifelerimiz,* Numune Matbaası, İstanbul,1940.
Vahdettin Engin:*Rumeli Demiryolları,* Eren Yayıncılık,İstanbul,1993.
Muhlis Ete:*Münakalt,* İstanbul Üniversitesi Yayınları,İstanbul,1938.
Ufuk Gülsoy:*Hicaz Demiryolu,* Eren Yayıncılık,İstanbul,1994.
Ziya Gürel:*Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk,* Türk Tarih Kurumu, Ankara,1989.
Mustafa Işıksaçan:*Türkiye'de Demiryolu Tarihçesi,* Güney Basımevi, Adana;1955.
John Kolars , Henry J.Malin:" Population and Accessibility an Analysis of Turkish Railroads", *Geographical Review,* April.1970,s.229-240.

William Ochensenwald: *The Hijaz Railroad,* University Press of Virginia, Charottesville,1980.

Alexis Rey: *Statistique des Principaux Résultats de L'Exploitation des Chemins de Fer de L'Empire Ottoman,* Constantinople,1911.

John A.DeNovo:"A Railroad for Turkey The Chester Project,1908-1913",*Business History Review,* Cilt.33, 1959,s.300-329.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-u Evvel Sene 324 Tarihinde Makam-ı Sami- Sedaretpenah'ye Yazılan Tezkerenin Sureti.

....
Bu gidişle az zaman zarfında Türkiye'nin her tarafını örümcek ağı gibi şimendiferlerle çevrilmiş bir halde göreceğimize şüphe yoktur. Senelerden beri harap, sönük ve bakımsız bir halde kaldığından dolayı gittikçe köhneleşerek çok acınacak bir hale gelen Çankırı'mız bundan sonra Ankara - Ereğli hattının mühim bir istasyonu olacağı için fevkalade bir ehemmiyet kesbedecek, aynı zamanda ehemmiyetini gün be gün arttırmış bulunacaktır.

Şimdiye kadar her hususta fakir kalan memleketimiz şimendifer damarlarının getieceği kanla artık birden bire canlanacak, bilhassa iktisadî faaliyete geçerek fakirlikten, sönüklükten, bakımsızlıktan kurtulacak, zenginliğe, mütekâmil ve medenî bir hayata kavuşacaktır.

Bir iki aya kadar istasyon yeri, hattın geçeceği mevkiiler tabiatıyla tespit ve tayin edilince siyah kiremitleriyle acınacak bir manzara gösteren şehrimizin içinde güzel ve bedii bir istasyon binası, onun yanı başında da son sistem evler, oteller, dükkânlar, mağazalar, gazinolar, sinemalar inşasına başlanacak, nihayet bir bir buçuk sene sonra şimendifer düdüğünü kulaklarımız işitirken gözlerimiz de yeni bir şehir manzarası karşısında kalacaktır.
....

Halk Yolu
Çankırı Muallimler Birliği Tarfından
On Beş Günde Bir Neşrolunur,
İlmî, Edebî, İctimâî, Meslekî Mecmuadır.
31 Kanunuevvel 1926, Sayı: 71, ss. 1-2.

Suya Düşen Bir "Tatlı Hayal": Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)

Bilmez Bülent CAN

İlk söz

Kebikeç dergisi "demiryolu özel sayısı" için benden Chester Projesi ile ilgili bir yazı istendiğinde, yıllar önce doktora öğrenciliğim yıllarında bir dostumun söylediği şey geldi aklıma: yüzlerce sayfa tutan doktora tezlerinde anlatılmak istenen, aslında birkaç sayfada anlatılabilir![1] O zamanlar oldukça baştan çıkarıcı gelen bu tezi sınamam olanaksızdı, çünkü bunu engelleyen bir sistemde çalışmakta, yani bir üniversitede doktora yapmaktaydım, ama şimdi karşıma bunu gerçekleştirme fırsatı çıkmıştı işte! Bu düşünceyi gerçekleştirmek için, yüzlerce sayfa tutan çalışmamı en özlü şekilde anlatmayı denemeye karar verdim. Kısacası, sonuç tam bir hüsrandı: anlatmak istediğimi, bırakınız birkaç sayfada, uzun bir makalede bile özetleyemediğimi gördüm. Bunun üzerine, ayrıca kitap olarak yayınlanmış olan[2] bu doktara çalışmamdaki tezlerden sadece birini "yeniden" ele alıp, bunu tartışmaya karar verdim: **Chester Projesi'nin, TBMM tarafından onaylanmasına rağmen neden hayata geçirilemediğini anlamak, "avrupamerkezci ve modern standardizasyon"u anlamaktan geçer.** Bunu kısa

1 Bunun ne kadar olanaksız olduğunu, hatta bu tezlerdeki "şişkinliğin" ne kadar kaçınılmaz olduğunu böyle deneyimi yaşayanlar bilir. Bu "sayfa enflasyonu"nun nedeni, ilk çalışma aynı zamanda son çalışmaymış gibi, söylemek istenen "herşey"i bir seferde söyleme yönündeki safça çaba veya ilk bilimsel-akademik çalışmalarda sözkonusu olan "kendini ispat etme" çabası olabilir. Ancak bu ilginç konuyu tartışmanın yeri, burası değil elbette.

2 Bilmez Bülent Can *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

ve öz bir şekilde yapma çabamda bile pek başarılı olduğum söylenemez![3]

1. Giriş: Kavramsal ve kuramsal çerçeve

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları yapımıyla ilgili olarak, özgül konularda yapılmış Türkçe çalışmaların sayısı son onyılda artmakla birlikte,[4] bir bütün olarak bu konuyu ele alan kapsamlı çalışmaların eksikliği hâlâ kendisini hissettirmektedir.[5] Oysa yabancı yatırımların geçtiğimiz iki yüzyılda merkez-çevre ilişkilerindeki rolü ve bir yabancı yatırım olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının önemi ve hacmi düşünülecek olursa, getirdikleri ve götürdükleriyle bu demiryollarının tarihine makro yaklaşım sergileyen bir çalışmanın Türkçede bulunmaması inkar edilemez bir eksikliktir.[6] Ayrıca, demiryollarının (iktisadi, sosyal, kültürel ve siyasi boyutlarda) getirdikleri ve götürdükleri konusunda (somut olgu kırıntıları üzerine kurulu spekülatif bazı değerlendirmeler dışında) detaylı ve somut şeyler söyleyebilmek için, ilk yapılması gereken, bu projelerin hayata geçirilmesinden sonra ilgili bölgelerde gündeme gelen iktisadi, sosyal ve kültürel değişimlerin bu demiryollarının yapımı ve işletilmesiyle dolaylı veya dolaysız ilişkisinin araştırılması ve tartışılmasıdır.[7]

---

3 Nitekimyazının başında sözünü ettiğim iddiayı ortaya atan dostumun sonraki yıllarda teslim ettiği doktora tezinin, benim tezimden en az iki kat daha uzun olduğunu öğrendim sonradan!!

4 Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Arba Yay., 1988; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık, 1993; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık,1994; Emre Dölen ve Mert Sandalcı (yay. haz.), *Kâğıthane-Kemerburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu*, İstanbul: Kâğıthane Belediyesi, 1999; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000 ve Vahdettin Engin, *Tünel*, İstanbul: Simurg Kitapçılık ve Yayıncılık, 2000.

5 1950'li yıllarda bu konuda üç kitabın yayınlanmış olması, demiryolları karşısında karayollarının kesin zaferini ilan ettiği (!) bu dönemde demiryolları tarihine ilginin artmış olduğunu düşündürmektedir: Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul, 1953; Zübeyir Akçadurak, *Türkiye Demiryolları Tarihçesi*, Ankara, 1954 ve Servet Zengin, Türk *Demiryolları*, Ankara, 1959.

6 Ortadoğu demiryolları tarihiyle ilgili, böyle "toparlayıcı" niteliğe sahip iki İngilizce kitap çalışması için bkz. Yagub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914*, New York, 1972 ve Shreen Kharillah, *Railways in the Midle East*, Beyrut, 1991.

7 Elbette bir bütün olarak demiryollarının bu dönemdeki sosyal, kültürel ve iktisadi değişim sürecine dolaysız katkısını "tahmin" etmek ve bu konuda somut örnekler sıralamak zor değil, ancak benim burada dikkat çekmek istediğim şey, konuyla ilgili detaylı bir "muhasebe" için gerekli somut veri eksikliğidir. Nitekim, (daha "muğlak" ve görece göstergelerden yola çıkarak tesbit edilebilecek olan, sosyal ve kültürel bağlamda getirdikleri ve götürdükleri konusu bir yana) daha somut değerler üzerine kurulu bir tesbite uygun olan iktisadi analizler için bile yeterli bilgi mevcut değildir.

Ancak benim burada yapmak istediğim şey, tek bir makalede bu iki eksiği gidermeye çalışmak değil, "... en karanlık günlerde gönüllere ferahlık veren ve yurdun kısa zamanda Amerika'nın yardımıyla cennete çevrilmesi ümidi ile ilgisi olan çok **tatlı bir rüya**"[8] olarak görülen "Chester Projesi"nin, (yıllar süren bir mücadeleden sonra, tam da ayrıcalık elde edildiği sırada) neden hayata geçiril(e)mediğini tartışmaktır. Çünkü bu tartışmanın, kendini bu dönemde hakim standardizasyon yöntemi ("yeni dünya düzeni"nin yöntemi) olarak kabul ettirmeye başlayan, "avrupamerkezci ve modern standardizasyon"u anlamamıza yardımcı olacağına inanıyorum.

Garplılaşma/Batılılaşma, muassırlaşma/çağdaşlaşma, uygarlık/medeniyet, gelişme, kalkınma, periferileşme, (yarı)sömürgeleşme, bağımlılık vb. kavramlar bağlamında iki yüzyıldan beri Türkiye'de tartışılagelen bu konuyu burada ele alırken kullanacağım bazı anahtar kavramları yukarıda andığım çalışmamda açıklamaya çalışmıştım. Burada bu açıklamaları tekrarlamaya niyetim yok; bu kavramları kullanarak tezimi kısaca aktarmaya çalışacağım sadece. Ancak daha önce okuyucunun iki şeyi bilmesini istiyorum: Birincisi, "modası geçtiği için" son yıllarda bazı sosyal bilimciler için gözden düşen bu sorunsal, Türkiye için, "kapıdan kovsanız bacadan girecek" nitelikte, gündemden çıkması olanaksız bir sorundur. İkincisi, şimdilerde "globalleşme/küreselleşme" tartışmaları bağlamında, bir geçmişi yokmuş gibi ele alınan bu sorunsal, bugüne kadar değişik disiplinlerde bu konuda yazılagelenler bilindiği oranda daha "sağlıklı" tartışılablilir ancak. Benim tezime gelince, farklı kavramlarla anlatılmak istenilen bu aynı sürece ben "avrupamerkezci ve modern standardizasyon" adını veriyorum. Bunu yaparken amaç, bu sürecin daha iyi anlaşılıp, anlatılması için "yeniden kavramlaştırılması"nın ötesinde, bu sürecin temel ve ayırdedici özelliklerini sıralamaktır. Bu bağlamda, avrupamerkezci ve modern standardizasyon, tarih boyunca yaşanmış standardizasyon yöntemlerinden sadece biridir ve Avrupa çıkışlı olup, dünyanın Avrupa'nın gözleriyle "görülmesi" veya kavranması nedeniyle, "en geniş anlamıyla" *avrupamerkezci*dir ve belli bir dönemde ortaya çıkan *eşsiz* bir mega-paradigmayı dünyaya yayması bağlamında *modern*dir.

Standardizasyon kavramı, diğer kavramlara göre bu süreci daha iyi tanımlar; çünkü hem 'standardize etme' veya 'edilme' anlamında etken veya edilgen, hem de 'standardize olma' ('edilme' değil!) anlamında nötr bir nitelik taşır. Avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın dünyaya yayılma sürecinde bu niteliklerden herhangi birini veya aynı anda belli oranlarda üçünü bir arada bulmak mümkündür. Ben bu nötr niteliğin, yani "karşılıklı olarak aynı standartlara uyma"nın ve gönüllü

8 Ahmet Emin Yalman, *YakınTarihte Gördüklerim ve İşittiklerim*, İstanbul, 1970, s. 55.

olarak avrupamerkezci ve modern değerlerin yerleştirilmesinin, gün geçtikçe daha çok, "standardize etme veya edilme"nin yerini aldığına inanıyorum. Bu bağlamda bence, "sömürgecilik" ve "emperyalizm"[9], belli bir süre için kulanılmış avrupamerkezci ve modern standardizasyon ('standardize etme' anlamında etken) yöntemlerinden sadece biridir. Nitekim Fransız yazar Latouche, bu sürecin 1914 yılında tamamlandığına inanır: "Dünyanın Avrupa sömürge yönetimi biçiminde batılılaşması, görünüşe göre 1914'te tamamlanır. Gerçekte tüm gezegen Beyaz adamın denetimi altındadır; trenleri ve buharlı gemileri anakaraları geçer, okyanusları aşar, hatta büyük nehirlerin kaynaklarına ulaşır."[10] Latouche tarafından "dünyanın batılaştırılması" adı verilen, bu avrupamerkezci ve modern standardizasyon, ona göre "evrensel bir modelin zeferi"dir. Bu da, "bilimin ve tekniğin dünya çapındaki zaferi", "ekonominin egemenliği" ("iktisat ideolojisi"nin zaferi![11]), "kültürel istila" ve "düş gücünün standartlaşması" anlamına gelmektedir.[12] Sonuç olarak, bu standardizasyon süreci her ne kadar dünyanın "aynılaşması" veya "tek-tipleşmesi" şeklinde bir sonuç ortaya çıkarsa da; sürecin kendisi sadece bir tarafın diğer tarafı "kendisine benzetmesi" demek olmadığı için, *standardizasyon* kavramını yeğlemekteyim. Nitekim, standardizasyon modelinin bir özelliği de bu sürecin "karşılıklı" olduğunu ima etmesidir. Yani, standardize eden aynı zamanda standardize olur. Ancak "ağırlık merkezi" bir tarafta olabilir veya belli bir yana doğru meyil (*bias*) sözkonusu olabilir. Nitekim avrupamerkezci ve modern standardizasyon sürecinde bu, hep Avrupa'dan (veya Batı'dan) yana olmuştur. Ancak Avrupa, Avrupa-dışını değiştirirken kendisi de sürekli değişmiştir. Bu bize standardizasyonun iki önemli özelliğini gösterir. Birincisi, standardizasyon, kelimenin kendisinden de anlaşılabileceği gibi, "Avrupa gibi olmak" değil, "Avrupa'nın belirlediği standartlara uymak" anlamına gelmektedir. İkincisi, bu nedenle bir yandan Avrupa, Avrupa-dışını bu standartlara uydurmaya çalışırken, kendisi de kendi koyduğu bu standartlara uymak için değişmeye çalışır; yani

9 Burada "sömürgecilik"ten, yerleşim birimleri anlamında koloniler kurup, anavatana "bağlı" deniz aşırı topraklar kazanma yöntemini anlıyorum ki bu konuda yaygın kullanış da bu şekildedir. Kaynağını "imparatorluk" (*empire*) kelimesinden alan ve yaygın kullanımının yanıltıcı ve kafa karıştırcı olduğuna inandığım "emperyalizm" kavramını ise, "kapitalizmin en üst aşaması" şeklindeki sol yorumuyla değil, siyasi, teritoryal, kültürel "yayılmacılık" (*expansialism*) anlamında kullanıyorum. Nitekim bu bağlamda, Batı'nın ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında hakim dış politakasının, emrperyalizm, Birinci Dünya Savaşı sonrası hakim politikasının ise "yeni emperyalizm" olduğu, daha o zaman ve daha sonraları sıkça dile getirilmiştir.

10 Serge Latouche, *Dünyanın Batılılaştırılması* (çev.: Temel Keşoğlu), İstanbul: Ayrıntı Yay., 1993, s. 25.

11 Ahmet İnsel, *İktisat İdeolojisinin Eleştirisi*, İstanbul: Birkim Yay., 1993.

12 Serge Letouche, *Dünaynın Batılılaştırlıması, passim.*

(Hıristiyanlığın belirleyici olduğu Avrupa Ortaçağı'nda hakim olan) kendi geleneksel mega-paradigmasının değerlerini sürekli tasfiye eder veya dönüştürür.[13] Nitekim "standardizasyon" süreci farklı bir mega-paradigmayı standardize etmekle ilgilidir ki; bizim konumuz bağlamında bu, Avrupa-dışı bölgelerde hakim olan mega-paradigmaların tasfiyesi veya dönüştürülmesi anlamına gelir. "Avruplalılaşma" adı verebileceğimiz bu süreç, pratikte, büyük oranda "Avrupa-gibi-olma" anlamına gelmekteyse de, aslında "Avrupa'nın-olmayı-istediği-gibi-olma" anlamına gelir.

İşte, Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde geri dönüşü olanaksız bir aşamaya ulaşan bu süreç, Batı'daki yöneticiler tarafından farkedildiği oranda, sömürgecilik ve emperyalizm gibi geleneksel yöntemler terkedilir. Artık bir ülkenin veya bir bölgenin üzerindeki siyasi, iktisadi ve kültürel hakimiyetin bir "emperyalist" ülkenin eline bırakılması değil, "çok uluslu şirketler"in öncülüğünde, ortaklaşa hakimiyet sözkonusudur. Ayrıca, eskiden hakim olan, dolaysız olduğu ölçüde bu hakimiyetin köklü olacağı anlayışı terkedilmekte, o ülkenin veya bölgenin üzerindeki dolaysız hakimiyet "yerli Avrupalılar"a ve onların yönetimindeki ulus-devlete bırakılarak daha sorunsuz ve efektif bir hakimiyet ilişkisi yeğlenmektedir. Nitekim, bölgenin en "Avrupalılaşmış" kesimi olan Kemalist kadrolar ve onların yeni kurulmakta olan ulusal devleti tarafından ayrıcalığın verilmesine rağmen, Chester Projesi'nin hayata geçirilememesinin sözkonusu olduğu zaman dilimi tam da bu döneme tekabül etmektedir.

Bu makalenin empirik boyutuyla ilgili, "temasal sınırlama"ya gelince, bu makelede örnek olay olarak seçtiğim Chester Projesi'nin kısa tarihini ve içeriğini aşağıda anlatacağım, ancak burada, bu projenin, genelde Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryoluyla ilgili girişimler arasındaki yerini belirtmek istiyorum: Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarıyla ilgili girişimlerin tarihi, üç farklı bölgeye göre ele alınabilir:

1) Doğu Akdeniz (Mısır, Filistin, Lübnan ve Suriye) Demiryolları[14]
2) Rumeli Demiryolları
3) Anadolu-Mezopotamya Demiryolları.

Bunlardan Anadolu'daki (yapılmış veya yapımı tasarlanan) demiryolları da üç alt bölümde ele alınabilir:

1) Ege bölgesi
2) İstanbul ile Ankara/Konya arası ve

13 Bu ikinci sürece, yani standardize edenin kendisinin de bu standardlara göre kendini şekillendirme sürecine "iç-standatrdizasyon" adını verebiliriz. Bu bağlamda Avrupa'nın iç-standardazisayonu, "Avrupa'nın Avrupalılaşması", ya da "Batı'nın Batılılaşması" anlamına gelir.

14 Yapım süreci ve tarihteki yeriyle özgün bir konuma sahip ve Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermaye tarafından yapılmayan tek hat olan Hicaz Demiryolu'nu da bu bölgede sayabiliriz.

3) Kuzeyde Karadeniz'e, kuzeydoğuda Van'a ve güneyde Akdeniz'e uzanan kollarıyla, Ankara/Konya ile Mezopotamya arasındaki hat (Şarki Anadolu Demiryolları).

Chester Projesi'nde öngörülen demiryolları bu son bölgededir ve 1908 yılına gelindiğinde demiryolu yapımına başlanmamış tek bölge burasıdır.

Ayrıca bu girişimleri, kapsamları ve önemleri bağlamında üç ayrı grup olarak incelemek de mümkündür:

1) Bu farklı bölgelerdeki demiryolu yapımı girişimlerinden, Doğu Akdeniz, Rumeli ve Ege'dekilerle ilgili olanlar, kısa hatlardan oluşan, görece küçük çaplı ve dar-bölgesel projelerin toplamından oluşuyordu.

2) Tamamen "iktisat dışı", romantik bir amaçlayapılan Hicaz Demiryolu da bu bağlamda kendi başına ele alınmalıdır.

3) Anadolu-Bağdat Demiryolları Projesi ve Chester Projesi ise tam anlamıyla birer "master plan" veya "kalkınma projesi" olarak karşımıza çıkıyor. Bu projelere böyle bir özellik kazandıran, sadece kapsadıkları demiryolu ağının büyüklüğü değil, madencilik, limancılık ve tarım gibi faklı alanlarda projenin dolaysız parçası olan yan girişimlerle birlikte, ülkenin toptan kalkınmasını öngören projeler olmalarıdır.

2. Chester Projesi

Biri 1908-14, diğeri 1922-23 olmak üzere, iki ayrı dönemde gündeme gelen Chester Projesi, ilk bakışta, (o zamana kadar Konya ve Ankara'ya kadar ulaştırılmış olan) batıdan doğuya genişleyen demiryolları yapımı sürecinin devamı niteliğindeki, Ankara ile Musul arasında demiryolları yapımıyla ilgilidir. Her iki dönemdeki özellikleriyle bu genel süreç içinde yer almakla birlikte, Chester Projesi, bu makalenin konusunu oluşturan ikinci dönemde yeni bir nitelik kazanacaktı. Nitekim aşağıda projenin asıl bu dönemdeki içeriğini özetlemeye çalışacağım.

2.1. Projenin içeriği

Gündeme geldiği her iki dönemde de Chester Projesi, her şeyden önce bir "demiryolu projesi" olmakla birlikte, başından beri, aynı zamanda bir "petrol projesi" olarak da görülmekteydi. Bunun nedeni, yapılacak demiryolu hattı boyunca (yolun her iki tarafında yirmişer kilometre olmak üzere) 40 kilometrelik bir alan içerisinde bulunacak tüm yeraltı kaynaklarının işletilme haklarının yapımcı şirkete verilmesinin öngürülmesiydi. Aslında sözkonusu olan, *tüm* yeraltı kaynaklarının işletme hakkının bir yabancı şirkete verilmesiydi, ama hattın yapılacağı "Şarki Anadolu" ve Mezoptamya bölgelerinin zengin petrol kaynaklarına sahip olduğu

yönündeki yaygın inanç[15] ve bu kaynaklar için verilen uluslararası savaşımdan dolayı, projenin bu boyutu ön plana çıkmaktaydı.

1922 yılında Ankara Hükümeti nezdinde gündeme geldiğinde, Türkiye için öncelikle bir demiryolu projesi anlamına gelen bu proje,[16] uluslararası arenada ise petrolle ilgili yönü ön plana çıkarılarak tartışılmaktaydı. Ancak bu dönemde, Chester Grubu ile yapılan görüşmelerde gündeme gelen iki ayrı alandaki anlaşma ile, Chester Projesi çok daha kapsamlı ve tam anlamıyla "Yeni Türkiye'nin kalkınma projesi" niteliğinde bir "master plan" niteliğindeydi. Anlaşmanın 1923 yılında TBMM tarafından onaylandığı sırada ve sonraki yıllarda yapılan bazı açıklamalarda, projenin, demiryolu yapımı dışında, şunları da öngördüğü yazıldı: kamu kuruluşlarını işletmek, model köyler kurmak, Türk karakterini iyileştirmek(!), kanallar, yollar, telgraf ve telefon hatları yapmak, bayındırlık işleri yapmak, bankalar, oteller ve gözlemevleri açmak ve yeni başkent Ankara'yı Washington örneğine göre kurmak![17].

Çoğu birer hayal ürünü olan bu planlarda, tarafların gerçekten hakkında görüştüğünü bildiğimiz üç konu var:

1) demiryolu yapımı (ve onun bir parçası olarak, Akdeniz ve Karadeniz'de limanlar yapımı ve petrol kaynaklarının işletilmesi) ile ilgili anlaşma

2) tarım aletlerinin ithalatı ve bunların Anadolulu çiftçilere dağıtımıyla ilgili anlaşma

3) Ankara yakınlarında yeni bir şehir kurma planları.

Bunlardan sedece ilk ikisi hakkında bir anlaşma imzalanmış, sadece birincisi TBMM tarafından onaylanarak yasal statü kazanmıştır. Yeni bir şehir kurulması konusu ise, sadece bir vaad olarak gündeme gelmiş, bu konuda bir anlaşma hazırlanmamış ve taraflar arasında sohbet konusu olması dışında hiç bir somut adım atılmamıştır... Bu üç plandan, bu makelenin dolaysız konusu olan da zaten, yasal statü kazanan demiryolu yapımıyla ilgili anlaşmadır. Bu nedenle bu anlaşmanın[18] içeriğini burada kısaca vermenin gerekli olduğuna

15 Bkz. B.Bülent Can, *Chester Projesi*, s. 75-78 ve 101-110.

16 Ayrıcalık anlaşmasının kanunlaştırılması için TBMM'de yapılan genel görüşme sırasında yapılan tartışmalarda projenin petrolle ilgili boyutunun sadece bir defa gündeme getirilmesi ilginçtir. Bkz. *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre I, Cilt 28, İçtima 20 (bundan sonra TBMM-ZC), s. 511.

17 E. W. Chester, *United States Oil Policy and Diplomacy*, Westport, 1983, s. 225; Karl Hoffmann, *Oelpolitik und angelsaechsischer Imperialsmus*, Berlin: Ring-Verlag, 1927, s. 174-5 ve Yalman, *Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, s. 55.

18 Birçok kaynaktan İngilizce ve Türkçe olarak bu anlaşmaların tam metnini ve Almanca olarak ön-anlaşmanın metnini edinmek mümkün. Bu metinlerin bugüne kadar yayınlanmış olduğu yerler şunlar:

inanıyorum[19]: Bunu yaparken, DÜSTUR, 3'üncü tertip, Cilt 4, "Şarki Anadolu Demiryollarına dair", Kanun no. 397, s. 23-59'da yayınlanan üç "mukavelename" ve bir "şartname" metnini kullanacağım: 1) Mukavelename-i İptidadiye (Mİ), 2) Mukavelename-i Esasiye (ME) 3) Mukavelename-i Müzeyyel (MM) ve 4) Şartname-i Esasiye (ŞE).[20]

Kısaca, bu ayrıcalık anlaşmasıyla, ayrıcalık sahibi *Ottoman-American Development Company*, hiç bir kilometre garantisi veya ücret almadan Anadolu'da yaklaşık 4.400 km uzunluğunda demiryolları yapacak; Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında üç liman yapabilecek ve karşılığında da, yaptığı bu demiryoları hatlarıyla limanlarını ve bu hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik şerit içindeki, mevcut ve bulunacak tüm maden kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı. Yapımı öngörülen demiryolu hattı 1.435 metre eninde, normal tek hat şeklinde olacaktı; ama ikinci bir hattın ilerde döşenmesi için yeterli "arazi" hattın yanında boş bırakılacaktı. (Mİ:1/3; ME:9).

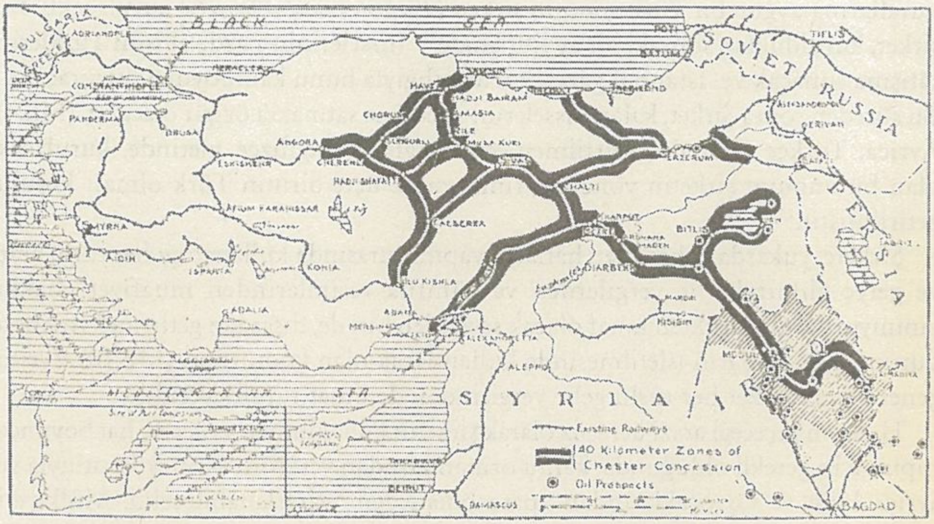
Demiryollarının geçeceği güzergah, (Bayındırlık Bakanlığınca "tasdik edilmek" koşuluyla) detayları daha sonra belirlenecek olan şu hatlardan oluşmaktadır (Mİ:1; ME:1) : 1) Sivas - Harput - Ergani - Diyarbakır - Bitlis - (Van Gölü'nün güneyinden veya kuzeyinden) Van, 2) Harput - Yumurtalık ve 3) (Birinci hattın, Diyarbakır - Bitlis kısımının bir noktasından başlayarak) Musul - Kerkük-Süleymaniye. Bu hatların yanısıra, ek sözleşmeyle (MM:1) bunlara yeni hatlar eklenmiştir: 4) Samsun -Havza - Amasya - Zile - Sivas, 5) Musaköy (Dördüncü hat üzerinde) - Ankara 6) Çaltı (Birinci hattın üzerinde) - Erzurum - Beyazıt (İran sınırı), 7. Pikriç veya Aşkale (Altıncı hat üzerinde) - Karedeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon) ve 8) Hacı Şefaatli (Beşinci hattın üzerinde) - Kayseri - Ulukışla. Ayrıca, aynı koşullarda yeni hatların yapımı için şirket ve Bayındırlık Bakanlığı ilerde anlaşabileceklerdi. Şirketin yaptığı hatlardan çıkarak yapılacak tüm yan hatların yapımı için de Şirketin önceliği

(Türkçe olarak) DÜSTUR, 3'üncü tertip, Cilt 4, Şarki Anadolu Demiryollarına dair, Kanun no. 397, s. 23-59; Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1991, s. 31-67 ve TBMM-ZC: 442-465. (İngilizce olarak) Z. Y. Hershlag, *Turkey, the Challenge of Growth*, Leiden: E. J. Brill, 1968; *Current History*, Haziran 1923, s. 485-489; Armaoğlu, *Belgelerle Türk -Amerikan Münasebetleri*, s. 68-88 ve *Papers Related to the Foreign Relations of the United States*, Washington: Government Printing Office, 1923 Cilt II (bundan sonra PRFRUS,1923/II), s. 1216-1241. (Almanca olarak) *Montanische Runschau*, Jahr 15, Nr. 19, 1923, s. 425-427 ve *Europaeische Gespraeche*, Nr. 1/2, 1923, s. 331-341.

Ayrıca anlaşmanın koşullarının geniş bir özeti için bkz. Yahya Sezai Tezel "Birinci BMM Anti-Emperyalist miydi? Chester İmtiyazı" AÜ *SBF Dergisi*, Cilt 25, Sayı 4 içinde, s. 294-304.

19 Diğer iki "anlaşma"yla ilgili gelişmeler ve içerikleri için bkz. Bilmez Bülent Can, *Chester Projesi*, s. 262-267 ve s. 271-2.

20 Aşağıda anlaşmanın içeriğini anlatırken, metin içinde ilgili yerde her anlaşmanın kısaltılmış adını ve ilgili madde numarasını vereceğim.



İki tarafında 20 km. mesafede maden ve petrol haklarını da içeren Chester Projesi'ne göre Anadolu'daki demiryolu hatları

sözkonusudur. (ME:31, 32)

Bunların dışında, biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki ayrı liman yapılacaktı. Ayrıca, yapım maliyetini kendisi karşılamak üzere Şirket, Akdeniz kıyısında, Yumurtalık'ta da bir liman yapacaktı. (ME:20)

Ek anlaşmaya göre, Samsun-Sivas hattının yapımına başlanmasına öncelik verilecekti. Buna göre, anlaşmanın onaylanmasından sonraki altı ay içinde, şirket bu hatla ilgili tüm etüt ve ön-araştırmalarını tamamlamış olacak; bunlardan yola çıkarak yapımı üstlenmeye karar verirse, bundan sonraki bir ay içinde Samsun – Havza – Amasya – Zile - Sivas hattı, altı ay içerisinde ise Ankara - Musaköy hattının yapımına başlanacaktı. (ME:4,8) Bu hatlardan birincisinin üç yılda, ikincisinin ise dörtbuçuk yılda tamamlanması öngörülmektedir. (ME:7) Genelde tüm projenin kesin kabul veya reddi için verilen süre ise iki yıldır. Yapımdan vazgeçmesi durumunda ise Şirket, depozit olarak "Banka Kommerçiyala İtalyana" adlı İtalyan bankasının İstanbul şubesine yatırılmış olan 50.000 liradan da vaz geçmek zorunda kalacaktır. (Mİ:9) Bu anlamda tüm hatların yapımıyla ilgi anlaşmaların kesin geçerliliği, tanınan bu sürelerden sonra şirketin vereceği karara bağlıdır aslında. Şirketin bu araştırmalar ve değerlendirmelerden sonra yapıma karar vermesi durumda, bir ay içerisinde depozit miktarını 70.000 liraya çıkarması zorunludur.

Bu projeyi gerçekleştirmek üzere, *Ottoman-American Development Company* tarafından, ayrıcalığın onaylanmasından sonraki altı ay içerisinde Türk kanun ve

kurallarına uygun bir Türk anonim şirketi (*Turkish Limited Society*) kurulacaktı. Bu şirket, kurulduktan sonraki bir ay içerisinde[21] hisselerinin yüzde ellisini Türklerin satışına sunacak ve İstanbul gazeteleri aracılığıyla bunu kamuoyuna duyuracaktı. Bu süreden sonra Şirket, kalan hisselerini istediğne satmakta özgür olacaktı. (ME:4) Ayrıca, Türkçe metinde belirtilmemesine rağmen, İngilizce metinde, kurulacak olan bu anonim şirketin yöneticilerinin en az üçte birinin Türk olması koşulu getirilmiştir.[22]

Şirkete, yukarda bahsedilen hatların yapımı sırasında kullanacağı her türlü araç ve gereç alımında "iç vergilerden ve gümrük resimlerinden muafiyet" hakkı tanınıyordu. Gümrükten muaf olacak şeylerden biri de, dışardan getirtmek istemesi durumunda, hatların işletilmesinde kullanılacak olan kömürdür. (ME:10) Ayrıca genel olarak şirket her türlü gelir vergisinden de muaf tutulmaktadır.

Hatların geçeceği arazi ücretsiz olarak şirketin kullanımına verilecek, hat boyunca yapım için gerekli olduğunda, kamu ormanlarından vergisini vermek koşuluyla ve ayrıca kum ve taş ocaklarından para ödemeden yararlanabilecekti. Mülkiyeti şahışlara ait olan arazi, bina, taş ve kum ocakları ise devlet tarafından satın alınarak şirketin kullanımına sunulacaktı. Bu kaynaklardan yararlanılarak Şirket tarafından yol boyunca kurulacak olan tuğla ve kiremit fabrikalarında üretilecek olan mallar, Şirket tarafından kâr amacıyla piyasaya sürülebilecekti. (ME:8, 11) Şirket gerekli olan elektrik enerjisi için santraller kurabilecek, akarsulardan ücretsiz olarak yaralanabilcekti. (ME:19) Şirket kendi kullanımı için telgraf hatları döşeyecek ve hükümet bunları (şirketin çalışmasını engellemeden) kullanabilecekti. (ME:25, 29)

Önceki yıllarda ayrıcalık anlaşmalarına dayanarak yapılan demiryollarında çalışan yabancı şirketlerin her işte genellikle yabancı dil kullanmış olmalarına tepki olarak ve 'ulus-devletleşme' sürecinin yarattığı romantik bir hassasiyete cevaben, Şirketin Türkiye'deki tüm yazışma ve iletişim dilinin Türkçe olması şart koşulmuştur. Ayrıca bağlamda, kapitülasyonların yarattığı tepkilerden dolayı oldukça önem verilen, hukusal anlaşmazlıkların Türk adliyelerince halledileceği şartı da ihmal edilmemiştir. (ME:46)

Şirketin elde edeceği net kârın (yani, gelirden, işletme genel giderleri, tahvillerin ödenecek olan yıllık faizleri ve pay sahiplerine dağıtılacak olan %12'lik kazanç çıkarıldıktan sonra kalan miktardan) yüzde otuzu hükümete ait olacaktı. (ME:42)

Tüm yapım ve işletme süreci, hükümetin denetimine açık olacak ve şirket bu denetimin maliyetini paylaşacaktı. (ME:37) Hükümet isterse, otuz yıl sonra, ana hatları (karşılığını ödeyerek) devletleştirebilecekti. (ME:22) Anlaşma süresi olan

21 İngilizce metne göre, ilk altı ay içerisinde! Bkz. PRFRUS,1923-II:1221.
22 PRFRUS,1923-II:1221.

99 yıl bittikten sonra ise, şirketin o zamana kadar yaptığı ve işlettiği tüm tesisler, doğal olarak Türk hükümetine devredilecekti. (ME:23)

Bunların dışında, ayrıcalık anlaşmasının en çarpıcı özelliği, hatların iki yanındaki toplam kırk kilometrelik bir şeritte mevcut olan veya ilerde bulunacak olan tüm yer altı kaynaklarının (maden, maden suyu, petrol, vb.) işletme hakkının 99 yıl için Şirkete verilmesiydi. (ME:33, 40, 44) Ayrıca şirket, her türlü maden işleme tesisini kurmak konusunda ayrıcalık sahibi olmaktadır. (ME:38) Demiryolu ve liman yapımı ve işletilmesiyle ilgi Şirkete sağlanan her türlü (ithalat ve iç alımda vergi bağışıklığı ve arazinin, ücretsiz olarak şirketin kullanımına sunulması gibi) yasal, mali ve idari kolaylıklar bu yeraltı kaynaklarının çıkarılması ve işletilmesi için de geçerliydi.

2.2. Projenin tarihi

İlk olarak II. Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı Hükümeti nezdinde bir başvuru ile resmileşen Chester Projesi'nin hikayesi, bir Amerikan deniz subayının, *USS Kentucky* adlı savaş gemisinin başında resmi görevli olarak İstanbul'u ziyaretiyle başlar. *Colby Mitchell Chester* adını taşıyan bu şahsın yirminci yüzyıl başında gerçekleştirdiği ilk ziyaretinin nedeni, kendisi açısından aslında hiç de iç açıcı değildir doğrusu: Osmanlı devletinin, ondokuzuncu yüzyılın son yıllarında patlak veren Ermeni ayaklanmalarını bastırma harekatı sırasında Amerikan mallarının zarar görmesinden kaynaklanan tazminatın tahsilatı.[23] Ancak, aslında bu tahsilat işinde alıcı tarafın "gövde gösterisi" olarak görülmesi gereken bu ziyaret, Chester'in sarayda gördüğü yakınlık ve izzet-ikramdan sonra, iki ülke arasındaki "dostluk" için araç oluvermişti. Nitekim bu ziyaret sırasında saray, Amerika'ya gemi sipairişi verme niyetini dile getirerek, genelde işbirliği ve dostluk mesajları vermişti. Kendisine gösterilen bu ilgiden oldukça memnun ayrılan Chester'ın bir yatırımcı adayı olarak bölgeye ilgisi, yıllar sonra, Chester Projesi ile 1908 yılında gündeme gelecekti.[24]

2.2.1. Osmanlı İmparatorluğu nezdindeki girişimler (1908-1914)

O sırada yapımı sürmekte olan Anadolu-Bağdat Demiryolu hatlarına rakip olarak

23 Bu ayaklanmaların ve Amiral Colby Mitchell Chester'ın ilk ziyaretinin tarihiyle ve tazminatın miktarıyla ilgili farklı kayaklarda görülen farklı bilgiler için bkz. Bilmez Bülent Can, *Chester Projesi*, s. 113-116.

24 Bu arada Amiral Chester 1902 yılında aktif görevden ayrılmış ve Amerika'da *Naval Observatory*'de çalışmaya başlamıştı. 1903 yılında tuğamiral olan Chester, 1906 yılında emekliye ayrılmıştı.

Colby M. Chester

ortaya çıkan bu proje İstanbul'da gündeme geldiğinde, Osmanlı başkenti, farklı ülkelerden maceracı ve/ya ciddi girişimcilerin kıyasıya mücadele ettikleri bir "imtiyaz avcılığı" savaşımına sahne olmaktadır. Kurtlar sofrasındaki bu savaşımda şaşırıtcı bir başarı gösterecek olan Chester Grubu, ilk olarak 1908'de, Halep-Antakya arasında bir demiryolu hattının yapımıyla ilgili bir proje ile başvurmuştu. Hükümetle yapılan görüşmelerden sonra varılan anlaşma onay için 1909 yılında meclise geldiğinde, Bağdat Demiryolu Anlaşması'na aykırı olduğu için Almanların sert muhalefetine maruz kalmış, grup daha sonra daha kapsamlı bir proje için hükümetle görüşmelere başlamıştı: Sivas-Harput-Ergani-Diyarbakır-Musul-Kerkük-Sülaymaniye hattı ile Samsun'a, Van'a ve Akdeniz kıyısına birer koldan ulaşan, toplam ikibin kilometerlik bir demiryolu yapım projesi. Bu arada, girişimlerine ciddi bir hava vermek için grup, 1909 Kasımında *Ottoman-American Development Company* adlı şirketi kurdu. Bu şirket, İstanbul'daki temsilcilerinin Osmanlı hükümeti içinde bulduğu destek sayesinde 1910 Martında hükümetten bir ön-anlaşma koparmayı ve onay için meclise getirmeyi başardı. Ancak 28 Haziran 1910 günü yapılan toplantıda mecliste, ayrıcalığın onaylanması konusunun görüşülmesi, belirsiz bir tarihe ertelendi. Bunun üzerine devreye giren Amerikan devletinin yoğun desteği sonucu, aylar süren mücadeleden sonra ertesi yıl anlaşmanın onay için meclis gündemine getirilmesi sağlandı: Ancak bu noktada, İngilizlerin, Rusların, Fransızların ve özellikle Almanların ve onların hükümet içerisindeki temsilcilerinin muhalefetini aşamadığı için, şirket, anlaşmanın meclis genel kurulunda onaya sunulup resmi statü kazanamadan rafa kaldırılmasını engelleyemedi: 1 Haziran günü Meclis-i Mebusan'da yapılan oylamada, 64'e karşı 77 oyla, konunun daha iyi ve detaylarıyla incelenip görüşülmesi için yeterince zaman olmadığı gerekçesiyle, onayla ilgili oylama, bir sonraki yasama yılına ertelendi. Önce hayal kırıklığına uğrayıp iç çatışmalar yaşayan ve başvurusunu geri çeken grup, ertesi yıl girişimlerini yeniden başlattı ve bu amaçla 1912 yılı başında *Turkish*

Exploration Company adlı bir şirket kurduktan sonra, Amerikan sermaye gruplarıyla ortaklık yollarını aradılar. Bu çabaları da sonuçsuz kalınca yeniden hayal kırıklığına uğrayan Chester, son olarak 1913 yılında, bu sefer *Ottoman-American Exploration Company* (OAEC) adlı bir şirket etrafında topladığı grubu adına girişimlerde bulunmak için İstanbul'a bir temsilci yolladı; ancak bu dönemdeki girişimler de sonuç vermeden, Birinci Dünya Savaşı patlak verdi. Savaş boyunca ve ondan sonraki belirsizlik yıllarında askıya alınan Chester Projesi, yıllar sonra 1920 yılında yeniden gündeme getirilecekti.

2.2.2. Ankara'daki girişimler ve ayrıcalığın verilmesi: 1922-1923

Jön Türk iktidarı döneminde olduğu gibi, yeni dönemde de öncelikle kendi hükümetinin desteğini arkasına alarak yola çıkmak isteyen Chester'ın ve onun etrafında toplanan yeni grubun, 1920 yılında başlattığı bu yöndeki girişimlerin pek başarılı olduğu söylenemez: 1920 Haziranından itibaren yazılı ve şahsi başvurular aracılığıyla Amerika'da Dışişleri ve Denizcilik Bakanlığı nezdinde girişimlerde bulunan Chester grubu, projenin tarihini ve içeriğini anlatarak destek için iki bakanlığa da başvurdu. Grubun beklentisi, projenin gündeme geldiği ilk dönemde Amerikan Dışişleri'nden ve Türkiye'deki temsilcilerinden görmüş oldukları dolaysız desteği şimdi de görmek ve Amerika'nın resmi girişimi olarak görünmekti. Bu başvurular sırasında Denizcilik Bakanlığı'ndan beklediği ilgiyi bulan grup, desteğine daha çok ihtiyaç duyduğu Dışişleri'nden aynı ilgiyi görmedi: Dışişleri Bakanlığı yetkilileri, yeni dönemde oldukça temkinli davranmaktaydı. Chester Grubu'na kesin olumsuz cevap vermemekle birlikte, tam destek sözü de vermiyordu. Çünkü bölgedeki paylaşım pazarlıklarında zararlı çıkmamak için, tüm ihtimaller dikkate alınarak, Amerikalı diğer gruplarının çıkarlarına sırt çevirmiş durumuna düşmek istenmiyordu.

Bir yandan Amerika'daki resmi çevrelerden destek alma arayışını sürdüren Chester grubu, diğer yandan yeniden tüzel kişilik kazanmak için, 1922 Martında *Ottoman-American Development Company* (OADC) adlı bir şirket kurdu. Amerika'nın Daleware eyalatinin kanunlarına göre kurulan şirketin 5.000 hissesinden 4.347'si Amerikan vatandaşlarına, 623'ü ise Büyük Britanya vatandaşlarına aitti. Bu dönemde Chester Grubu'nun girişimlerini yürüten yeni şirket, grubun savaştan önce kurmuş olduğu, yukarıda sözünü ettiğim OAEC'nin mal varlığını devralarak, bölgedeki kazanılmış eski statüsünü sahiplenmeye çalışıyordu. Ancak hala genelde "Chester Projesi" olarak bilinen projeyi hayata geçirmek için kurulmuş olan bu yeni şirkette Chester ailesinin ve eski ortaklarının payı sadece % 40 kadardı. Bunun dışında % 10 pay yeni ortaklar Woodhouse ve Stock'a bırakılmış ve geri kalan % 50'lik payın

ise satışa sunulmasına karar verilmişti.[25] Şirketin yeni başkanı Panama Kanalı mühendisi olarak ün salmış olan General Gothals olmuştu. Ayrıca Kanadalı yeni ortaklardan Clayton-Kennedy, İngiliz-Kanadalı girişimcileri de şirkete ortak etmişti. Değişik iş çevrelerinden sınırlı bir katılımın yanında, yeni katılımlar için bazı şirketlerden söz alan grup, şirket adına girişimlerde bulunmak üzere Clayton-Kennedy ve Arthur Chester'ı bölgeye yolladı.[26]

Bu arada Amiral Chester'ın kendisi 1922 yılının Mart ve Temmuz ayları arasında bölgeyi ziyaret etmiş, olumlu izlenimler, önemli gözlemler ve teşhislerle geri dönmüştü.[27] Bu teşhislerden en önemlisi, yeni dönemde ayrıcalık anlaşması için bölgede kimin muhattap alınacağıyla ilgiliydi, çünkü bilindiği gibi bu arada savaş sonrası dönemde, bölgede (biri dolaysız olarak Müttefik güçlerin denetimindeki İstanbul yönetimi, diğeri Müttefikler'in bölgeyle ilgili planlarına ve İstanbul yönetimine muhalif Ankara Hükümeti olmak üzere) iki iktidar odağı ortaya çıkmıştı. Bölgede yaptığı bu geziden sonra, ülke geleceğinin Ankara Hükümetinin elinde olacağını gören Chester, döndükten sonra Eylül ayında Amerika'da yayınladığı bir makaleyle, genelde Türkler, özelde Ankara Hükümeti hakkında kamuoyunda mevcut olan olumsuz havayı[28] değiştirmeye çalışarak, oldukça dostça bir yaklaşım sergilemişti.[29]

"Eski Chester haklarıyla ilgili arşiv kayıtlarını araştırması" için bölgeye yollanmış olan[30] şirket temsilcileri Clayton-Kennedy ile (babasının 26 Mart 1923'te yola çıkmasından birkaç hafta sonra bölgeye giden) Arthur Chester arasında İstanbul'da başgösteren yetki tartışması, bölgedeki Amerikan diplomatların grup hakkındaki düşüncesini olumsuz yönde etkilediği gibi, grup içerisinde patlak verecek olan savaşımın da habercisi niteliğindeydi. Yetki tartışması tatlıya bağlandıktan sonra birlikte Ankara'ya hareket eden ikili, Eylül ayının ortasından itibaren Ankara Hükümeti yetkilileriyle görüşmelere başladı ve kısa sürede önemli mesafe katetti: o sırada Ankara'da bulunan Amerikan Hükümeti'nin temsilcisi Robert B. Imbre, kendi hükümetine yazdığı yazıda, Chester Grubu'nun başarılarından söz etmiş ve kısa süre sonra bir anlaşma imzalama olasılığının büyük olduğunu dile getirmişti.[31]

25 PRFRUS,1922, Cilt II, s. 978.
26 John A. DeNovo, *American Interests and Policies in the Middle East, 1900-1939*, Minneapolis: The Univesity of Minneasota Press, 1963, s. 218-9.
27 *Current History*, Temmuz 1923, s. 394.
28 Amerikan kamuoyunda Türkler ve Kemalistler hakkındaki olumsuz havanın, basın örneğindeki bir incelemesi için bkz. Bilmez Bülent Can, *Eastern Question in the American Press (1918-1923)*, Ankara Ünivesitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde 6-8 Kasım 2000 tarihleri arasında düzenlenen "Türk-AmerikanIlişkileinin 200 Yılı" konulu konferansa sunulan tebliğ.
29 *Current History*, Eylül 1923, s. 939-947.
30 *Current History*, Temmuz 1923, s. 394-5.
31 Lavrence Evans, *United States and the Partition of Turkey, 1914-1924*, Baltimore, 1965, s. 338.

Aynı dönemde Ankara'ya uğrayan bir gazetici ise, grubun temsilcilerinin Ankara'daki en iyi ikinci binayı satın alarak çalışmalarını oradan yürütüklerini yazmaktaydı.[32] Bu arada Ankara'daki görüşmeleri anlaşma aşamasına kadar getiren şirketin iki temsilcisinden Arthur Chester görüşmeleri sürdürmek üzere Ankara'da kalırken, hükümetin talep ettiği 30.000 doların bankaya yatırılma işlemlerini takip etmek üzere, Ekim başında İstanbul'a dönen Clayton-Kennedy, oradan şirketin başkanı Gothals'a yolladığı bir yazıda, Ankara'daki girişimlerinin sonucunu şöyle özetliyordu: Ankara Hükümeti konuya olumlu yaklaşmaktadır ve İstanbul'daki bir bankaya teminat parası yattıktan sonra ayrıcalık anlaşmasını imzalamaya hazırdır. O ana kadar üzerinde mutabakata varılan noktalar şunlardı: Şirket iki yıl için bölgede etüt çalışmaları yapacak ve ardından projeye devam edip etmeyeceğiyle ilgili nihai kararını verecekti. Sonuçların olumsuz çıkması nedeniyle projeden vazgeçilmesi durumunda, şirket, araştırma sonuçlarını hükümete teslim etmekle yükümlüydü. Şirket, daha önce telep edilen 80.000 dolar yerine, sadece 30.000 dolar teminat parası yatıracaktı.[33]

Chester Projesi'yle ilgili görüşmelerde önemli rol oynayan Kanadalı Albay K. E. Clayton-Kennedy

Ankara'da grubun işlerinin iyiye gittiği bu sırada, şirket içinde yaşanan savaşım yeni bir olayla yeniden gündeme geldi: İstanbul'daki Amerikan diplomatlarına Amerika'dan şirket adına yolladığı 2 Ekim 1923 tarihli bir yazıda Amiral Chester, o sırada oğlu Arthur Chester ile birlikte Ankara'da görüşmeleri yürüten Clayton-Kennedy'i "sahtekarlık" ile suçluyor ve Arthur Chester'ı "tek yetkili" olarak ilan ediyordu![34] Bu yazı üzerine bölgedeki Amerikan diplomatların gözünde oldukça

32 Ergun Özbudun, "Bir Yabancı Gazetecinin Ankara Yolculuğu ve Atatürk ile Görüşmesi" *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, 1984, s. 175.

33 PRFRUS,1922/II:976.

34 PRFRUS,1922/II:976.

kuşkulu bir konuma düşen Clayton-Kennedy'nin statüsü ile ilgili olarak 7 Ekim 1922 tarihinde kendi Dışişeri'ne bir yazı yazan, Amarika'nın İstanbul'daki temsilcisi Bristol, konunun aydınlığa kavuşturulmasını istedi[35]. Bu arada şirketin başkanı Gothals, 14 Ekim tarihli bir yazıyla Dışişleri'ne olayın iç yüzünü anlatmıştı: Kendisinin büroda olmadığı bir sırada Amiral Chester şirket adına o yazıyı yazmıştı, ama yazdıkları doğru değildi; Clayton-Kennedy şirketin yetkili temsilcisiydi. Gothals'ın bu yazısından yola çıkarak Dışişleri Bakanlığı, Bristol'ün sorusuna cevaben yolladığı 20 Ekim tarihli yazıda, şirketten alınan bu bilgiyi aktarmış ve şirketin gerekli teminat parasını hazırlamakta olduğunu sözlerine eklemişti.[36]

Tam bu sırada, bu sefer Kemalist yöneticiler arasında Clayton-Kennedy ile ilgili şüphe gündeme gelmişti. Ancak bunun nedeni yetki kavgasından haberdar olunması değil, Clayton-Kennedy'nin Kanadalı olması gerçeği ve İngiliz ajanı olarak çalıştığı söylentileriydi. Nitekim İngilizlerin desteklediği Yunanistan ile yapılan bir savaş üzerine kurulmuş bir hükümetin ve taraftarlarının bu konudaki hassasiyeti anlaşılacak şeydir doğrusu. Nitekim, Amerikan girişimi olarak kabul edilen Chester Projesi'ne Kemalistlerin sempatisi ile daha önce Abdülhamit'in Alman girişimciler yönündeki tercihinin arkasında aynı neden yatmaktaydı: Nasıl ki bir zamanlar Almanya, diğer Avrupalı devletlerin sömürgeci ve siyasi yayılmacı tavrına karşın, Abdülhamit tarafından bu tür niyetlerden uzak görülüyorduysa, şimdi de tüm Avrupa devletlerinin karşısında Amerika, Kemalistler tarafından bu vasfa sahip görülüyordu. Bu nedenle Clayton-Kennedy hakkındaki olumsuz havanın kalkması, Ankara Hükümetinin talebi üzerine bölgedeki Amerikan diplomatların kendisine kefil olmasına bağlıydı. Ancak kendisi Amerikan vatandaşı değil, Kanada vatandaşı olduğu için bu talep yerine getirilmeyince, Clayton-Kennedy'ye yeniden Ankara'ya gitme izni verilmedi. Bunun üzerine Ankara'ya gitmek için Kasım ayının başında izinsiz olarak Anadolu'ya geçmek isteyen Clayton-Kennedy, Haydarpaşa'dan İzmit'e geçtikten sonra, burada yakalandı ve bir hafta tutuklu kaldıktan sonra İstanbul'a geri gönderildi.[37] Bunun üzerine Arthur Chester da İstanbul'a gelince şirketi Ankara'da temsil edecek kimse kalmamıştı. Clayton-Kendy ile ilgili söylentiler konusunda Ankara'nın istediği bilginin bir türlü verilmemesi, grubun Amerikan Devleti tarafından desteklenmediği yönündeki düşüncenin Ankara'da yaygınlaşmasına yol açtı. Ancak bu sırada Amerika'da şirket içindeki çatışmaya son veren taraflar, bunu Dışişleri'ne bildirince, (genelde temkinli kalmakla birlikte) Amerikan diplomatlarının desteği daha da arttı. Nitekim Aralık ayında Anadolu'ya

35 PRFRUS,1922/II:977.
36 PRFRUS,1922/II:977-8.
37 PRFRUS,1922/II:982.

geçmesine izin verilen Clayton-Kennedy ve şirketin diğer temsilcisi Arthur Chester, Ankara'daki görüşmeleri kaldığı yerden devam ettirdiler. 1923 yılının başında ortaya atılan, şirketin projeyi gerçekleştirecek mali gücü olmadığı ve Amerikan devletinin şirketi desteklemediği söylentileri iyice yayılırken, bir yandan da İngilizler ve özellikle Fransızlar'ın muhalif girişimleri sürmekteydi. Tüm bu olumsuzluklara rağmen Ankara hükümeti ile tüm detaylarda anlaşan Arthur Chester ve Clayton-Kennedy, hükümeti temsil eden Fevzi Bey ile bir ön-anlaşma metni hazırlamayı ve bunu 22 Ocak 1923 tarihinde Bakanlar Kurulu onayına sunmayı başardı. 30 Ocak 1923 günü toplanan Bakanlar Kurulu tarafından onaylanan, "Şarki Anadolu Demiryolları" adlı bu anlaşma taslağı aynı gün meclise sunuldu.[38]

Farklı Meclis komisyonlarında tartışılan ve yukarıda sözünü ettiğim üç "mukavelename" ile bir "şartname"den oluşan anlaşmanın onayını öngeren bir kanun tasarısı, onay için 8 Nisan 1923 günü Meclis genel kuruluna sunuldu.[39] Burada yapılan uzun tartışmalar sırasında özü konusunda önemli bir itiraza konu olmayan[40] anlaşmanın onaylanması için yapılan oylamada, yeterli çoğunluğun mevcut olmadığı görülünce,[41] ertesi gün, 9 Nisan 1923 tarihinde tekrarlanan oylamada, 11 aleyhte ve 10 çekimser oya karşın, 185 lehte oyla anlaşma onaylandı.[42] Yıllar süren bir ayrıcalık alma serüveni, dönem değişip, bölgede yeni devletler kurulduktan sonra girişimci grubun zaferiyle sonuçlanmıştı. Böylece Chester Grubu'nun rüyası geçekleşmişti ve sıra Türkiye'nin "tatlı rüya"sının gerçekleşmesindeydi: Chester Projesi sayesinde ülkenin "Küçük Amerika" olması![43]

3. Projenin akıbeti ve çıkarılacak dersler

Chester Ayrıcalığı'nın TBMM'de onaylanması Avrupa'da ve Amerika'da büyük yankılar yapmış ve bir çok devlet ve şirket kararı protesto ettmişti, sonuç olarak, yasal bir devlet kendi toprakları üzerinde bir ayrıcalık vermişti ve bunu kimsenin engellemeye gücünün olmadığını herkes bilmekteydi. Ancak buna rağmen, yine herkesin bildiği gibi, Chester Projesi hayata geçirilemedi. Bunun nedenini tartışmak,

38 TBMM-ZC:437-441.

39 Bunlara ayrıca Maliye, İktisat ve Nafia Encümenleri "mazbata"ları da eklenmişti. TBMM-ZC:442-471.

40 Meclis'te yaplan eleştirilerin büyük bir kısmı, sadece güzergâh ve istasyonlar konusunda olmuştur ki, genellikle demiryollarının geçeceği yörelerinin milletvekillerince getirilen bu eleştirilerdeki amaç, demiryolların nimetlerinden kendi yörelerinin daha çok yararlanmasıdır.

41 TBMM-ZC:515. Bu oylamada verilen 158 oydan 141'i anlaşmanın onaylanması lehindeydi, ama oylamada hazır bulunanların sayısı yeterli değildi.

42 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Devre I, Cilt 29, İçtima 21, s. 23.

43 Yalman, *Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, s. 55.

bu makalenin asıl amacı olduğuna göre, bunu yapmadan önce, ayrıcalığın verilmesinden sonraki gelişmeleri aktarmam gerekiyor.

Chester Grubu'nun Ankara'daki girişimleri sürmekteyken, Lozan barış görüşmeleri sırasında Amerikalı delegasyonun projeye ilgisizliği Ankara'da hayal kırıklığı yaratmıştı ve ayrıcalık aldıktan sonra Amerika'da sermaye bulma girişimleri başarısız olan şirket bir türlü etüt ve yapım faaliyetlerine başlayamıyordu. Ancak Ankara Hükümeti yine de umudunu kesmemekte, projenin uygulanması için şirketi sürekli olarak göreve çağırmaktaydı. Buna rağmen projeye başlanmamasının nedenlerini Türkiye'de değil, Amerika'daki gelişmelerde aramamız gerekmektedir. Bu gelişmelerden biri, şirket içindeki anlaşmazlıkların bitmek bilmemesi; diğeri ise, Amerika'daki 'ciddi' sermaye çevrelerinin projeye ilgi göstermemesidir: "Görünen odur ki, ayrıcalığın koşulları Amerikan işadamları tarafından pek pratik bulunmamıştır. Bu unutulmamalıdır."[44]

Nitekim, ayrıcalığın verilmesinden sonra uluslararası arenada kopan fırtına sürerken, şirket bu esnada sermaye bulma zorluğu çekmekteydi. "Ottoman-American Development Company, ayrıcalığını hayata geçirmek için zorunlu olan mali kaynakları elde edemedi. Lozan Antlaşması imzalandıktan ve Musul vilayetinin en az bir yıl İngiliz-Irak denetiminde kalmasına karar verildikten sonra, Ağustos'tan itibaren, Amerika Birleşik Devletleri'nde finans grupları Chester ayrıcalığına yatırım yapma istekliliğini göstermiyor ve Türk hükümeti, şirketin faaliyetsizliğinden ciddi biçimde kaygılanmaya başlıyordu."[45]

Ayrıca, Ankara Hükümeti'nden ayrıcalığı koparmasına rağmen, şirket içindeki tartışmalar da bitmek bilmiyordu. Henüz Mayıs ayında Clayton-Kennedy ve Arthur Chester arasındaki tartışmalarla iyice su yüzüne çıkan, şirket içindeki, Amerikalı ve Kanadalı gruplaşması ve çatışması, anlaşmanın uygulanmasını da geciktiriyordu.[46] Daha Temmuz 1923'te *Current History*'de verilen bir haberde, şirketin içinde bulunduğu bu durum çok iyi sergileniyordu: "Ottoman-American Development Company'nin, Chester Ayrıcalığı'nı hayata geçirmek için düzenlenen bir toplantısında (24 Mayıs), sözcü olarak haraket eden hissedar ve müdür F. S. Blackwell, şimdiye kadar ayrıcalığın gerçekleştirilmesini finanse etmek için hiçbir düzenlemenin yapılmadığını söyledi. Önceki başkan General George W. Gothals'ın istifası nedeniyle şirket başkansız kaldı."[47] Ağustos 1923'te ise, aynı dergide, şirketin içindeki gelişmelerle ilgili şu kısa habere yer veriliyordu: "Ottoman-American Development Company, New York City'de Woolworth Building'deki şirket

44 PRFRUS,1923/II:1249.

45 Benjamin Shwadran, *The Middle East, Oil, and the Great Powers*, New York-Toronto: Wiley, 1973, s. 218.

46 DeNovo, *American Interests and Policies in the Middle East*, s. 226.

47 *Current History*, Temmuz 1923, s. 714.

bürosunda Chester Ayrıcalığı adı verilen anlaşmayı 9 Haziran'da resmen kabul edip imzaladı. Bu, milyonlar gerektiren anlaşmasının tamamlandığının duyurusuydu."[48]

Şirket içindeki çatışmalar sonucu meydana gelen gecikme ve şirketin Anadolu'da bir türlü faaliyete başlamaması, Ağustos 1923'ten itibaren Türk hükümetinin hevesini de kırmaya başlamıştı. Nitekim, 23 Ağustos 1923'te Amerika Birleşik Devleti'nin Türkiye'deki temsilcisi Bristol, Washington'a şunları yazıyordu: "Ottoman-American Development Company'nin yerel Türk temsilcisinden, Türk hükümetinin şirketin yaşam belirtisi göstermemesinden giderek kaygılandığını öğrendim. Temsilci son 19 gündür New York'tan hiçbir haber alamamıştır. Tarımla ilgili ayrıcalık henüz resmen iptal edilmediği halde, bunun pratikte iptal edildiğini ve bir Fransız şirketinin ayrıcalığı alacağını söylüyor. Samsun-Sivas hattı için verilen sürenin sona erme tarihinin 6 Ekim olduğuna işaret ediyor. Şirketin işlerindeki son gelişmeler konusunda, özellikle Clayton-Kennedy'nin ya da Chester'ın Türkiye'ye dönmeyi planlayıp planlamadıkları ve ayrıcalığa finansman bulma işinde bir ilerleme kaydedilip edilmediği konusunda telgraf bilgileri alırsam memnun olurum."[49]

Bristol'ün 23 Ağustos tarihli bu yazısına cevaben, Amerikan Dışişleri Bakanı Phillips şunları söylüyordu: 17 Eylül'de şirketin verdiği bilgiye göre, Clayton-Kennedy Türkiye'ye gitmek üzere hazırlanmamaktadır. Amacı, Samsun-Sivas hattı için tanınan süreyi altı ay daha uzatmak. Bu arada, şirketin bir örneğini yolladığı, 23 Ağustos tarihli "geçici anlaşma"ya göre şirketin içindeki rekabet şimdilik

---

48 *Current History*, Ağustos 1923, s. 896. Amerika'da yaşanan şirket içindeki bu gelişmelerin Türkiye'de yakından izlendiğini görmek için dönemin *Vatan* gazetesini izlemek yetecektir: "Chester İmtiyazı Chestersiz mi oluyor..." *Vatan*, 6 Mayıs 1923; "Chester Cephesinde Dahili İhtilaf ..." *Vatan*, 9 Haziran 1923; "Chester Clayton-Kennedy İhtilafı ..." *Vatan*, 28 Haziran 1923. Bkz. İlkin,1983:778, dipnot 81.

49 PRFRUS,1923-II:1241-1242. Bristol'ün sözünü ettiği "yerel Türk temsilci", Chester Grubu'nun Ankara'daki girişimleri boyunca Clayton-Kennedy'nin yanında yer alan Suphi Ziya Bey olsa gerek. Nitekim Arthur Chester, 1923 Şubatında Amerika'da yayınlanan bir yazısında, Ekim 1922'de Mustafa Kemal ile yaptığı görüşmede yanına Suphi Ziya Bey'i de aldığını belirtmektedir. (*Current History*, Haziran 1923,s. 762) 14 Ekim 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde ise, Suphi Ziya Bey'in Clayton-Kennedy ile fotoğrafları yayınlanmıştır. Arthur Chester ve Clayton-Kennedy'nin bu sırada Amerika'da olmasından dolayı, şirketin Türkiye'deki temsilciliğini Suphi Ziya Bey yapmaktadır. (Bkz. PRFRUS,1923-II:1249)

Ayrıca, Bristol'ün bu mektubunda sözünü ettiği, "tarım anlaşması"nın bir Fransız şirketine verileceği haberinin doğru olduğunu, bu "tarım anlaşması"nın 23 Eylül 1923'te imzalanmış olmasından anlıyoruz. Bkz. *L'Economist d'Orient*, 25 Eylül 1923. (Fransız şirketinin temsilcisi olan bir Türk ile hükümet arasında yapılan bu anlaşmanın akıbeti konusunda bir bilgiye herhangi bir yerde rastlamadım.)

çözülmüş gibidir: "Bu uzlaşmayla birlikte Bernard-Clayton-Kennedy grubu, belirlenmiş ödemeleri Chester Grubu'na yaptıktan sonra ayrıcalığın kontrolünü alacak. 1 Ekim'de ödenecek 8.500 dolarlık bir ilk-ödeme var ve 31 Aralık 1924'te ödenecek 200.000 dolarlık ödemeyi garanti eden katminkâr bir senedin 23 Kasım 1923'te güvence olarak verilmesi gerekiyor. Bu yapılmadığı taktirde, Chester, haklarını geri alır. Ayrıcalığı hayata geçirmeye ve daha önce Chester grubuyla birlikte olan Bay J.W. Colt'u Türkiye'ye yollamaya hazır olduklarını iddia ediyorlar."[50] Bu sırada Chester Projesi'nin Türkiye'deki en büyük destekçilerinden olan gazeteci Ahmet Emin Yalman'a göre, "29 Ağustos 1923'te Chester Grubu elindeki ayrıcalığı üç yüz bin dolar ücretle ve bu işde elde edilecek kârlardan yüzde on derecesinde bir paya karşılık bir Kanada grubuna satmıştır."[51]

Bu olaydan sonra, şimdiye kadar şirketin girişimleri konusunda zeten oldukça çekingen davranan Amerikan yönetimi, şirketin kontrolünün Kanadalıların eline geçmesini bahane ederek, sorumluluktan tamamen kaçmak isteyecekti.

Bu arada Barnard ve Clayton-Kennedy New York'ta, Amiral'in parasını ödemek ve ayrıcalığı hayata geçirmek için para aramakta ve bu yoldan Amerikan sermayesini projeye sokarak girişime Amerikan girişimi havası vermeyi amaçlamaktadırlar. Ama Hughes'a göre bu çabaları sonuçsuz kalacağından, yabancı sermayeye yönelmek zorunda kalacaklardır.[52]

3 Ekim 1923'te, Amerika'da şirket içindeki bazı gelişmeler üzerine Bristol'e bir mektup daha yazan Hughes, Amerikan ortakların, şirket içinde kontrolü ele geçirmek için çaba ("*belated attempt*") harcadıklarını yazmaktaydı. Bu grup, Samsun-Sivas hattı için tanınan sürenin uzatılması için Dışişleri'nin yardımını istiyordu. Dışişleri Bakanlığı'ndan istediği, o sırada Amerika'da bulunan, Amerika'nın Ankara'daki temsilcisi konumunda olan konsolos yardımcısı Robert W. Imbre'nin, başbakan Rauf Bey'e bu konuda bir telgraf yollamasıydı. Dışişleri bu talebi redetti, ama projenin bir Amerikan girişimi olduğundan emin olursa ve bu süreyi uzatmanın Amerika için yararlı olacağına inanırsa, Ankara'daki mevcut temsilcisi Barnes ve İstanbul'daki temsilcisi Bristol aracılığıyla gerekeni yapacağını bildirdi. Bunun üzerine bu grup, bu gelişmelerin zaman alacağını, sürenin biteceği 8 Ekim'e kadar sonuçlanmayacağını ve zaten Amerikan sermayederlarının şirkete katılımı için de bu sürenin uzatılması gerketiğini hatırlattılar. Bunun üzerine Hughes, bu yazısında Bristol'den, tanınan süre içerisinde Samsun-Sivas hattının yapımına başlanmaması durumunda Türklerin gerçekten bu hattın anlaşmasını iptal edeceğine

50 PRFRUS,1923/II:1242.

51 Yalman, *Gördüklerim ve İşittiklerim*, s. 55. Bu konuyla ilgili olarak aynı yönde bir haberi, *Current History* dergisinin Ekim 1923 sayısında da buluyoruz.

52 PRFRUS,1923/II:1242-3.

inanıp inanmadığını ve tanınan bu altı aylık sürenin 8 Ekim'de mi, yoksa 28 Ekim'de mi sonuçlandığını sormaktaydı.[53] Çünkü anlaşma Meclis'te 9 Nisan'da onaylanmış ve taraflar arasında resmen 29 Nisan'da imzalanmıştı. Burada tartışma konusu olan, tanınan altı aylık sürenin hangi tarihten itibaren başlatılacağıydı. Oysa, o ana kadarki gelişmeler bile, bunun aslında çok fazla önemi olmadığını, sonuçta Amerikan sermayesinın ilginç bir şekilde, Türkiye için dev boyutlarda bu projeye ilgisiz kaldığını gösteriyordu. Yani, bu bir grup maceracı, bir yandan projenin finansmanı için Amerikan sermayedarları arasında 'dilenirken', diğer yandan (bütün sorun tanınan sürenin bitmesiymiş gibi) bu sürenin uzatılması telaşına kapılmaktaydı. Oysa Türkiye -daha önce defelarca yapmış olduğu gibi- bu proje konusunda ne kadar samimi olduğunu ve ülkenin kalkınmasını (Batılılaşmasını) Amerika'ya ihale etme konusunda ne kadar kararlı olduğunu göstermeye ve bu bağlamda tanıdığı bu süreyi uzatmaya çoktan hazırdı...

Hughes'un 3 Ekim tarihli yazısına göre, bu arada Ankara'ya gitmek üzere yola çıkan Clayton-Kennedy, (Avrupa'dayken) yola devam etmek için Amerika'daki şirket merkezinden para istemekte ve uğradıcı Avrupa başkentlerinde projenin finansmanı için arayışlarda bulunmaktadır: "Aldığımız en son raporlara göre Clayton-Kennedy Paris'de ve İstanbul'a gitmeden önce 2.500 dolar ve masrafları istiyor. İtalyan komutan Fago'dan projede onda birlik bir İtalyan payına karşılık olarak 200.000 dolarlık bir teklif alındığı da bildiriliyor."[54]

8 Ekim'de Washington'a yolladığı bir yazıda Bristol, projeyle ilgili son gelişmeleri şöyle özetlemektedir: Türk Hükümeti projenin (Bristol'ün deyişiyle "oldukça yıpranmış olan") Chester Grubu tarafından gerçekleştirilmesini arzu etmektedir. Rauf Bey'in başbakanlıktan istifası, hükümetin tavrını değiştirmemiştir. Türk hükümeti ve genelde Türkler proje konusunda hayal kırıklığına uğramışlardır ve şu anda oldukça şüphededirler. Ancak Türk yetkililer, -hükümetlerinin prestiji sözkonusu olduğundan- yine de projenin gerçekleşmesini istemektedirler. Sivas-Samsun hattı için tanınan süreye gelince, Bristol, şirketin mali desteği konusunda emin olunması halinde bunun Türkler tarafından üç ay veya daha uzun süre için uzatılacağına inanmaktadır.[55]

Kasım 1923'te *Current History*'de yayınlanan bir haberde, son gelişmelerle ilgili olarak şu bilgiye yer verilmektedir: "Ottoman-American Development Company, 3 Ekim'de Türk hükümetinden, 'Chester Ayrıcalıkları'ndan Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarıyla ilgili ayrıcalığın kesin kabul edilme tarihini beş ay uzatmasını istedi. Türk kamuoyu, muhtemel ertelemelerden ve bu Amerikan

53 *ibid*, s. 1243-1244.
54 *ibid*, s. 1244.
55 *ibid*, s. 1245.

girişimlerinin olası başarısızlığından derin kaygı duyuyor."[56]

Bu arada 5 Ekim'de İstanbul'a varan Clayton-Kennedy, ertesi gün Ankara'ya gitmek için yola çıkacaktır.[57] 9 Ekim 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde verilen habere göre, İstanbul'da kendisiyle görüşen muhabire Clayton-Kennedy, gerekli sermayeyi bulduğunu ve bölgede araştırma yapmak için hazır olduklarını bildirmiştir. Aynı haberde, Clayton-Kennedy'nin "eldeki mukavele şeraitini tadil ettirmek üzere (anlaşma koşullarını değiştirmek üzere) Hükümete müracat edeceği" bildirilmektedir. Gazete haberine göre Clayton-Kennedy, 8 Ekim'de Ankara'ya gitmek üzere yola çıkmıştır.[58]

Clayton-Kennedy Ankara'ya şöyle bir değişiklik önerisi götürmeyi düşünmektedir:

a) Samsun-Sivas hattı için tanınan süre uzatılmalı ve anlaşmada bazı küçük belli teknik değişiklikler yapılmalıdır.

b) Bu koşulların yerine getirilmesi halinde, bir iyi niyet gösterisi olarak, anlaşma gereği iki yıl içinde yatırılması gereken 20.000 dolarlık depozit hemen yatırılacaktır. Ayrıca, şirketin ortaklarının bir listesi Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla bir ay içinde Türk hükümetine sunulacaktır. Bu öneriler, New York'ta avukatlık yapan William Nelson Cromwell ve New York bankerlerinden Roger L. Farnham'a danışılarak, Paris'te hazırlanmıştır. Şirketin ortaklarının listesini hazırlama görevini de Cromwell üstlenmişti. Diğer yandan, bu ortakların kimler olacağını bilmeyen Clayton-Kennedy, bunların tamamının Amerikalı olacağını beyan etmekteydi. Şu anda, Amerikalı olmayan sermayenin hiç bir şekilde kabul edilmeyeceğini söyleyen Clayton-Kennedy, ileride Cromwell'in Fransız sermayesini proje içine çekeceğini söylemekteydi.[59]

15 Ekim'de Washington'a yolladığı bir yazıda Bristol, Clayton-Kennedy'nin 14 Ekim'de Ankara'dan İstanbul'a geldiğini ve 15 Ekim'de Paris'e gitmek üzere yola çıktığını yazmaktadır. Orada Cromwell ve Farnham ile görüşecek olan Clayton-Kennedy bir kaç gün sonra Türkiye'ye dönecektir. Clayton-Kennedy'nin verdiği bilgiye göre, Ankara Hükümeti bir kere daha bu gruba şans tanımış ve koşullarını kabul etmiştir.[60] Aynı yönde bir habere yer veren *Vatan* gazetesinde, o güne kadar sahip olduğu yeterli zamana rağmen şirketin harekete geçmemiş olması, şirket

56 *Current History*, Kasım 1923, s. 341.
57 PRFRUS,1923/II:1245.
58 *Vatan*, 9 Ekim 1923.
59 PRFRUS,1923-II:1245. Anlaşılan, Türkiye'de projeye duyulan ilginin, bunun bir Amerikan şirketi tarafından gerçekleştirilecek olmasından kaynaklandığını bilen Clayton-Kennedy, bu arada Türkiye'deki projeyle ilgili olumsuz söylentilerden de haberdardır.
60 *ibid*, s. 1246.

içindeki anlaşmazlıklara bağlanarak, "hatta imtiyazname mucibince teşkili lazım gelen Anonim şirketi bile teşkil eylememiştir" denilmektedir.[61]

Ankara'daki Amerikan konsolosu Maynard Barnes'in, 26 Ekim 1923'te İstanbul'daki Bristol'e, yazdığına göre, Feyzi Bey, Ottoman-American Development Company'nin Imbre'nin desteğine sahip olduğuna inanmaktaydı. Chester Projesi'yle ilgili Ankara'daki gelişmeleri anlatan bu yazıdan bir gün sonra, 27 Ekim 1923'te Bristol Washington'u durumdan haberdar etmek için uzunca bir yazıyla gelişmeleri özetlemekteydi: Chester Projesi Ankara Hükümeti için o kadar önemli boyuttaydı ki, eğer Samsun-Sivas hattının yapımına 10 Kasım'a kadar başlanmazsa, Feyzi Bey o gün istifa edecekti. Barnes, bu yazısında, Chester Projesi'nin Amerika'nın bölgedeki prestiji için ne kadar önemli olduğunu anlatıp Dışişleri'nin konuya müdahele etmesini istedikten sonra, sözlerine şöyle devam ediyordu: "Eğer Bakanlık, belirleyici faktörün Amerika'nın siyasal ve ekonomik prestijinin korunması olduğunu düşünüyorsa ve eğer ayrıcalığın hayata geçirilmesi için herhangi bir Amerikan grubuna ciddi bir maddi yardım verebiliyorsa, Bakanlığın Chester Ayrıcalığı konusunda bugüne kadar izlemekte olduğu politikada önemli bir değişikliği gerektirse bile, böyle bir yardım verilmelidir."[62]

Anlaşılan, Washington'un projeye olan ilgisizliği artarken, projenin bölgede Amerikan prestiji için taşıdığı anlamın bilincinde olan Türkiye'deki Amerikalı yetkililer, "bir ayrıcalık alındığında daha somut destek verecekleri" yönündeki sözlerini tutuyorlardı. Nitekim, Dışişleri'ne yolladığı 27 Ekim tarihli yazısında, Amerikalı girişimcilerinin rakibi olan Fransız ve İngiliz girişimcilerinin kendi hükümetlerinin tam resmi desteğine sahip olduğuna dikkat çeken İstanbul'daki Amerikan temsilci Bristol, bu konuda Barnes ile aynı görüşte olduğunu ve bunun Türkiye'deki Amerikalıların ortak görüşü olduğunu söylüyordu.[63]

Nihayet, yıllarca büyük rekabet ve uluslararası savaşıma konu olan bir projenin tarihinde en kritik döneme girilmiştir. Şimdi ortada, Batılılığı ve Batıcılığı konusunda herkese güven vermeye çalışan, görece istikrarlı bir iç yapıya sahip olan yeni bir Türkiye ve onun verdiği yasal bir ayrıcalık vardır. Her ne kadar ayrıcalık anlaşmasında öngörülen (ve yıllarca büyük muhalefete maruz kalan) Mezopotamya ile ilgili hakların geleceği, (Türkiye-Irak sınır sorununun çözümü sonraya bırkıldığı için) belirsiz olsa da; şirketin gerçekleştirebileceği Anadolu hatları da zengin yeraltı kaynaklarına sahip olduğuna inanılan yerlerden geçmektedir.[64]

61 *Vatan*,10 Ekim 1923.

62 PRFRUS,1923-II:1247.

63 *ibid*, s. 1247-8.

64 Amerika'da yayınlanmakta olan *Current History* dergisinin Haziran 1923 sayısında (s. 396), şirketin ortaklarından Woodhouse, bu *inancı* şöyle dile getirmekteydi: "Chester İmtiyazı, 200.000.000

Üstelik proje, bir 'demiryolu projesi' olmanın ötesinde, bir ülkenin genel "kalkınma projesi" olmuştur adeta. (Nitekim projeyi gerçekleştirecek firamanın adı da *Ottoman-American Development Company*; yani "Osmanlı-Amerikan *Kalkınma* Şirketi"dir!) Ankara Hükümeti'nin samimi davetleri ise, arka arkaya gelen hayal kırıklıklarına ve hatta aylardan beri şirketin somut bir adım atmamasına rağmen sürmektedir. En önemlisi, yıllardır süregelen yıldırıcı uluslararası muhalefet de engel değildir artık. Tam da Türkiye'deki koşulların en uygun olduğu bir sırada proje gerçekleşememektedir. Bunun tek nedeni ise, Türkiye için hayati önem taşıyan ve dev boyutlarda olan bu projeye ne Amerikan resmi çevrelerinin, ne de Amerikan sermaye çevrelerinin yüz vermesidir açıkça. Bunun en güzel ispatı da, projenin yaşam savaşı verdiği bu sırada ortaya çıkacaktır: Türkiye'deki Amerikalı temsilcilerin, yukarıda aktardığım, projeden yana, merkeze ters düşecek kadar ısrarlı ve angaje tutumlarına, Amerikan Dışişleri Bakanı Hughes'un verdiği, 29 Ekim 1923 tarihli cevap, bir yandan bakanlığının tavrını gösterirken, diğer yandan Amerikan sermaye çevrelerinin projeye ilgisizliğini de sergilemektedir: "Amerikan ayrıcalık arayıcılarının işleriyle ilgili olarak bu Bakanlığa etkili yönlendirme ve denetim uygulama hakkı verilmemiştir. (...) Bu Bakanlık, kendini gerçek Amerikan girişimine uygun diplomatik desteği vermekle sınırlamalıdır. (...) Bu Bakanlık, Ottoman-American Development Company'nin içişlerine karışma önerinizi savunamaz. Bu şirket yönetimiyle ilgili meselelerde denetim yetkisi yoktur. (...) Oldukça açıktır ki, bu hükümet Chester Projesi gibi girişimlere sermaye sağlayamaz, Amerikan yatırımlarına aracı arama sorumluluğunu alamaz, ya da korunması gereken çıkarları bulunduğunu düşünen kişilere bir şey dikte edemez.

"Ottoman-American Development Company'nin başarısızlığı ne kadar talihsiz olursa olsun, bakanlık, gelecekte Türkiye'deki siyasal ve ekonomik prestijimizin özel herhangi bir iş taahüdünün başarısına ya da başarısızlığına bağlı olduğu görüşünü paylaşamaz. Görünüşe göre, Amerikalı işadamları, ayrıcalık koşullarını pratik bulmamışlardır. Bu unutulmamalıdır."[65]

dolar ile 300.000 dolar arası kadar harcama gerektirdiği hesaplanan yapım sözleşmelerini ve 10.000.000.000 dolar değerinde madenlerin ve öteki doğal kaynakların işletilmesini içeren birçok farklı ayrıcalığı kapsıyor. Van ve Musul vilayetlerinin 8.000.000.000 varillik petrol potansiyaline sahip olduğu hesaplanıyor. Ergani bakır madeninin 200.000.000 ton yüksek derecede bakır cevherine sahip olduğu hesaplanıyor. Chester Ayrıcalığı'nın kapsadığı topraklarla ilgili İngiliz, Alman, Fransız ve öteki jeolojik incelemelerin gizli raporları, bu toprakların petrol, bakır, altın, platin, gümüş, demir, kurşun, çinko, kalay, cıva, kobalt, magnezyum, nikel, antimon, kömür ve tuz bakımından zengin olduğunu gösterir. Petrol alanlarının ve Ergani madeninin değeri, işletilerek fiilen kanıtlanmıştır."

65 PRFRUS,1923-II: 248-9.

Bristol'e verdiği bu cevapta, adeta Türkiye'deki temsilcilerini azarlayan Hughes, Bristol'ün çok iyi bildiği şeyleri samimi olmayan ve beylik bir uslupla kendisine anlatarak, projeyi dolaysız desteklemeyi reddetmektedir. Bristol'ün, Chester Grubu'nun iç sorunlarını halletmesi veya projeye ciddi sermaye çevrelerinin çekilmesi önerisi, Dışişleri'nin 'yetkisi' dahilinde olmadığı gerekçesiyle reddedilmektedir. Oysa Dışişleri'nin bu tür girişimler için ilgili bakanlıkları harekete geçirmesi ve hatta (büyük Amerikan petrol şirketlerinin birbirleriyle ortaklık kurma ve Avrupalı şirketlerle pazarlıklar yapma süreci boyunca yaptığı gibi) pazarlıklara aktif müdahelede bulunması, pratikte Dışişleri Bakanlığı'nın 'yetki'si içerisindedir. Anlaşılan, o ana kadar oldukça temkinli bir şekilde hep 'ikili oynayan' ve bu mektubunda bunu "temkinli tavır" olarak adlandıran Dışişleri Bakanlığı, artık Chester Projesi'ni tamamen gözden çıkarmıştır. Oysa şimdiye kadarki temkinli tavırda, grupla arasına mesafe koyup, resmi destek için "yasal ayrıcalık alınması"nı şart koşan bakanlık, temkinli tavrının diğer yönünü oluşturan "diplomatik olmayan yollardan destek" verme tavrını da sürdürmüştü. Şimdi Türk hükümetinin bu projeyi bir politik araç olarak kullandığını iddia eden bakanlık, Türkiye'deki temsilcileriyle düzenli yazışmalardan, Türk Hükümeti'nin Lozan anlaşmasından sonra da proje konusunda ve genelde Amerikan resmi çevreleri ve sermaye çevreleriyle işbirliği konusunda ne kadar istekli, hatta ısrarlı olduğunu çok iyi bilmekteydi. Türkiye'nin kalkınması ihalesini almak o andaki uluslararası konjoktürde Amerika için bir tenezzül meselesiydi. Bence buna tenezzül edilmedi...[66] Bu durum, avrupamerkezci ve modern standardizasyon yönteminin hakim olduğu bir dönem için oldukça 'normal' bir şeydir. Çünkü, avrupamerkezci ve modern standardizasyonun 'geriye dönülmez' bir aşamaya ulaştığı bu dönemde, yabancı yatırımlar yepyeni bir anlam kazanmıştır: Artık bağımsız ulus-devletlerden oluşan Batı Bloku ülkelerinde yatırım, yatırım yapılacak olan ülkenin (oranı duruma göre değişen) denetimi altında olacaktır. Sömürge veya yarı-sömürge koşullarda, söz konusu olan ekonomi-dışı (politik) faktörler, yabancı sermaye için tam bir güvence sağlarken, 'artık-değer'in tamamına yakınının merkeze aktarılmasına da izin veriyordu. "Yeni Düzen"de ise ulus-devletler, bağımsızlıkları ve "bağımsızlıkçı"lıkları oranında bu yatırımlar üzerinde denetim kurup, artık değerden daha fazla pay alabiliyorlardı. Bunun kadar önemli olan, daha pratik bir faktör de, ortaya çıkmaya başlayan sosyalist bloğun etkisi sonucu, bu dönemde revaçta olan 'devletleştirme' hareketleriydi. "Anti-emperyalist" bir devrim sonrası

66 Nitekim, aynı yöndeki tavır, 1920'li yıllar boyunca diğer uluslararası sermaye çevrelerinden de gelecek ve Türkiye'nin bu konudaki davetkâr tavrı, beklenen ilgiyi görmeyecekti. Nitekim, bu durum, sonraki dönemlerde de sözkonusu olmuş; bu nedenle, defalarca 'yabancı sermayeyi teşvik' kampanyaları düzenlenmiştir.

(veya seçimler sonucu başa geçmiş "sol") bir hükümetin 'ulusçu' politikaları sonucu başlatılacak devletleştirme hareketleri yabancı sermaye için büyük bir risk oluşturuyordu. Batı Bloku'nun geliştirdiği politik-askeri organizasyonlar ise bu konuda her zaman garanti sağlamıyordu.

Chester Ayrıcalığı'nın verildiği sırada, Rusya'da gerçekleşen sosyalist devrim ve arkasından yabancı sermayeye karşı uygulanan temkinli politikalar, uzun bir süre boyunca, yabancı sermayedarlar için 'ders alınacak' ve birçok ulusçu hareket için 'örnek alınacak' bir olay olarak görülüyordu. Nitekim daha Jön Türkler döneminde 'milli iktisat' kavramı ile tanışan Türkiye aydını, daha sonra kuzeyindeki bu gelişmelerden de yakından etkilendi. Ancak, ulusal 'kurtuluş' hareketinin önder kadroları başından beri Batı Bloku'ndan yana tavırlarını belirlemişlerdi. Amerika'nın ve Avrupa'nın bu yöndeki kuşkularını büyük oranda gideren Ankara Hükümeti, Lozan Anlaşması ile Batı Bloku'na kabul edilirken, diğer yandan Sovyetler Birliği ile pratik işbirliğini, sadece, Batı Bloku'na karşı sürekli bir pazarlık unsuru olarak öne çıkarmaktaydı. Bu durum Amerikan sermayesinin Türkiye'ye duyduğu güvensizliğin nedenlerinden biriydi. Ayrıca genelde yeni kurulan bir devletin geleceği konusundaki kuşkular da etkili olmaktaydı. Ancak en önemlisi, anlaşılan, Chester Projesi ve Türkiye'de genelde büyük yatırımlar, sermaye çevrelerine ekonomik olarak cazip gelmiyordu. Zaten benzeri yatırım talepleri, Amerikan devletinin desteğini almış olan bir başka ciddi ve tanınmış Amerikan şirketinden gelse veya Şarki Anadolu Demiryolu projesi bu şirket tarafından devralınsa Ankara Hükümeti bunu kabul etmeye çoktan hazırdı.[67]

Amerika'daki bu umutsuz ortama rağmen, Clayton-Kennedy girişimlerini sürdürmekte ısrarlıydı. Nitekim, yerine temsilci olarak, yukarda kendisinden bahsettiğim Suphi Ziya Bey'i bırakarak Paris'e gitmek üzere İstanbul'dan tekrar ayrılan Clayton-Kennedy, Avrupa başkentlerinde sermaye arama çalışmalarını sürdürüyordu.[68] Diğer yandan, Clayton-Kennedy, İstanbul'daki Amerikan Yüksek Komiserliği üzerinden Suphi Bey'e direktifler yollayarak projeyi hayata geçirmeye çalışıyordu.

6 Kasım 1923'te Bristol'ün Washington'a yazdığına göre, Clayton-Kennedy 2 Kasım'da Suphi Ziya Bey'e, Samsun'a teknik elemanlar yollanması ve 9 Kasım'da işe başlanılması yönünde direktif veriyordu.[69] Bu arada yollayacağını söylediği

67 Nitekim, sonraki yıllarda yönetici çevreler bunu sık sık tekrarlarken; özellikle 1920'li yıllarda Türkiye'ye yabancı sermaye girişi, her şeye rağmen -sınırlı da olsa- sürmüştür.

68 Bu çabalarıyla ilgili gelişmeler özellikle *Vatan* gazetesi aracılığıyla Türkiye'de yakından izlenmekteydi. Bkz. *Vatan*, 26 Ekim, 1 Kasım ve 23 Kasım 1923.

69 Clayton-Kennedy'nin yolladığı bu telgraf 23 Kasım 1923 tarihli *Vatan* gazetesinde haber olarak verilmektedir.

mali destek henüz ortada yoktu. Bunun üzerine Suphi Ziya Bey kendi olanaklarını kullanarak, "büyük zorluklar ve kişisel fedakarlıklar ile" İstanbul'da para toplayarak, teknik elemanların yol masraflarını ve harçlıklarını bir araya getirmeye çalışıyordu. Bristol'ün aynı tarihli yazısına göre, 5 Kasım'da dört Türk mühendis Samsun'a gitmek için yola çıkmıştı. 7 Kasım'da ise bir Amerikan mühendis yola çıkacaktır: "Kendisine verilen talimat, Samsun'a vardıklarında yerel yetkililerle görüşmesi, uygun törenlerle işe başlaması ve mümkünse yetkililerden işe başlandığını ifade eden tutanak alması yönündedir. Sonra, Samsun-Sivas demiryolunun (Fransızlar tarafından) yapılmış olan kısmının balast onarımında çalışacak yaklaşık 40-50 işçi tutacaklar. Suphi bey, opsiyonu kabul edilen hat yapımıyla ilgili Arland belgelerini (?) resmen almak üzere bir mühendisle birlikte bugün yola çıkacak. Resmen kabul edilen yapım sürecini de başlatmaya çalışacak. Clayton-Kennedy'nin 3 Kasım'da Amerika Birleşik Devletleri'ne üç haftalık bir ziyaret yapacağına inanılıyor. Cromwell ve Farnham'la yaptığı görüşmelerin sonucunun ne olduğu burada bilinmiyor. Clayton-Kennedy'nin 2 Kasım tarihli telgrafında vaat ettiği fonlar 9 Kasım'dan önce gelmezse, hoş olmayan bir durum ortaya çıkar. Türk hükümeti, Samsun'daki işin resmen başlamasını sözleşme koşullarının yerine getirilmiş olması olarak kabul etmeyebilir."[70]

Artık inanılmayacak derecede aciz bir duruma düşen ve tamamen Türk hükümetini oyalama taktiği güden şirketin temsilcilerinin girişimlerini başından beri yakından izleyen Bristol, düzenli olarak Washington'u gelişmelerden haberdar etmeyi sürdürmektedir.[71] Bristol, Ankara'daki Amerikan temsilcisinden aldığı rapor doğrultusunda, 10 Kasım 1923 tarihinde, beklenen haberi verdi: Ankara Hükümeti adına Bayındırlık Bakanı Fevzi Bey, şirketin Ankara'daki temsilcisine, Türk Hükümetinin, şirketin Samsun'daki çalışmalarını, "anlaşmanın koşullarının yerine getirildiği" şeklinde kabul etmesinin mümkün olmadığını bildirmişti. Buna rağmen, Bayındırlık Bakanlığı, 25 Kasıma kadar şirketin yeterli sermayeyi bulduğunu ispatlaması için şirkete bir kere daha zaman tanıdı. Bunun üzerine Suphi Ziya Bey tekrar İstanbul'a döndü.[72]

Bristol'e 12 Kasım tarihinde Hughes tarafından yollanan cevapta, Amerikan sermaye çevrelerinin projeye ısrarlı ilgisizliği ve yıllardır iç çekişmelerle iyice yıpranmış olan şirketin içindeki yeni gelişmeler şöyle aktarılıyordu: "Bakanlığın elindeki bilgi, Ottoman-Development Company'nin Samsun-Sivas hattında işe başlamasını mümkün kılmak için fonların yatırılmasına herhangi bir Amerikan

70 PRFRUS,1923/II:1250.

71 Oyalamaya yönelik bu girişimler, *Vatan* gazetesi tarafından düzenli olarak aktarılmaktadır. Bkz. *Vatan*, 14, 15, 20 ve 27 Kasım 1923.

72 PRFRUS;1923-II:1250-1251.

şirketinin ya da grubunun en ufak bir ilgisi olmadığını gösteriyor. Clayton-Kennedy'nin Samsun-Sivas hattını kabul ederken yetkilerini aştığı Arthur Chester tarafından belirtildi. Şirketin daha sonra bunun geçerli olmadığı şeklinde bir tutum takınmak isteyebileceği ileri sürüldü.

"Chester şu bilgileri aldığını da belirmekteydi: Ottoman-American Development Company'nin müdürlerinden Bernard'ın dostu olanlar istifa etmiş, Clayton-Kennedy başarısızlığı kabul etmişti ve şirketin işleri, yeniden kendi ayakları üzerinde duracağı umudunu kendisine vermeyecek kadar karışıktı. Sonra olası bir tek eylem çizgisi olduğunu öne sürdü. O da Türkiye'yi gerçek bir Amerikan şirketine yeni bir ayrıcalık vermeye ikna etmekti. Bakanlık bu konuda hiçbir yorum yapmadı. "Bugünkü koşullarda Clayton-Kennedy'nin faaliyetlerinin onaylandığını gösteren hiçbir harekette bulunmamamız gerektiğine inanıyoruz."[73]

Bu sorunlarla boğuşarak, her şeye rağmen projeyi gerçekleştirmek için çalışan Ottoman-American Development Company'nin bir kaç temsilcisi, Ankara Hükümeti'nin sağladığı tüm kolaylıklara ve dafalarca sürenin uzatılmasına rağmen, projenin hayata geçirilmesi konusunda bir şey yapamamışlardı. Yaşayıp yaşamadığı bile belli olmayan böyle bir şirkete ve onun hiç bir mali gücü olmayan temsilcilerine Ankara Hükümeti tarafından aylarca gösterilen, beklenilenden fazla "tahammül", 1923 yılının son aylarında tükendi: işe başlanması için tanınan sürenin uzatılması konusunda şirketin talebi, Ankara Hükümeti tarafından reddedildi. Bu olayı Aralık 1923 sayısında haber veren *Current History* dergisi, şirketin içindeki en son gelişmeleri şöyle özetliyor: "Ankara Hükümeti, Chester Ayrıcalığı'na verilen birinci demiryolu opsiyonunun zaman sınırını uzatmayı reddetti ve Ottoman-American Development Company adına Albay E. Clayton-Kennedy, opsiyonun kabul edildiğini ve Samsun-Sivas demiryolunda 9 Kasım'da işe başlanacağını ilan etti. Bu şirket, on iki demiryolu ve üç liman yapmak, madenleri ve taş ocaklarını işletmeye açmak, hidroelektrik santralleri, sulama sistemleri, bina vb. yapmak üzere 210 yan şirketiyle on beş ayrıcalık geliştirme şirketi için organizasyon planlarını 20 Ekim'de New York'ta duyurdu. Bakır madeni ve Musul bölgesi de dahil petrol haklarının üzerinde duruluyordu. Yan şirketler için bir holding şirketi olarak Türkiye yasalarına göre bir Osmanlı-Amerikan işletme şirketi kurulacaktı. Bir İngiliz finansörler grubunun, bazı bölgelerdeki işi 5 ile 10 milyon pound arasında finanse etmeyi teklif ettiği söylendi.

"Ottoman-American Development Company'nin içindeki yeni bir anlaşmazlık, emekli Tümgeneral George Gothals'ın, İngiliz firması Vickers Ltd.'in Amerika temsilcisi Washingtonlu H. C. Shreidan'ın, Frederick S. Blackwell, F. B. Potter ve

73 ibid, s. 1251.

A. S. Robert'ın 8 Kasım'da şirket yönetiminden istifasına neden oldu. Bu istifaların nedeni, şirketin bir milyon dolarlık hissesinin halka satılması önerisiydi. İstifa edenler, ayrıcalık koşullarının böyle bir satışa izin vermediği gerekçesiyle buna karşı çıktılar. Washington'daki araştırmalar, Amerikan hükümetinin Chester Ayrıcalığı'na özel bir onay vermediğine ve Amerikalıların girişiminde önemli bir paya sahip oldukları bilgisinden yoksun olduğuna dair ifadeleri ortaya çıkardı.

"Öyle görünüyor ki, Chester anlaşma görüşmelerini yürütürken, arkasında önemli bir mali güç yoktu. Türkler Amerikan kontrolünde sermaye yatırımına talep göstererek, ama önemli hiçbir iş kendi onayları olmadan yapılamayacak şekilde kendilerini güvenceye de alarak iyi niyetle işe girdiler. Albay Clayton-Kennedy'nin, ayrıcalığı ele geçirmeye, başaramazlarsa bozmaya çalışan İngiliz finans topluluklarını temsil ettiği düşünülüyor."[74]

Bu son aylarda meydana gelen gelişmeler, olayı yakından takip eden *Current History* dergisinin bir ay sonraki sayısında, Albert Howe Lyber imzasıyla, şöyle özetleniyor: "Ottoman-American Development Company'de (Chester Ayrıcalığı) önemli bir şahsiyet haline gelen Henry Woodhouse, 9 Kasım'da, hızla harekete geçmek gerektiğini sürdüğü 'Üçüncü Komite Raporu'nu hissedarlara sundu, Türk kaynaklarının işletmeye açılmasından büyük ölçüde yararlanabilecekleri beklenen on iki Amerikan endüstrisinden oluşan bir liste sundu ve bu endüstrilerin, her biri 20.000 ile 50.000 dolar yatırarak şirketin ön-araştırmalarının finansmanına yardım etmeye davet edilmesini ve katılımcı her endüstrinin şirkete bir müdür atamasına izin verilmesini önerdi.

"Deniz Yarbay Arthur Chester, ertesi gün şirketin mevcut yönetimini işe uygun olmayan yöntemler kullanmakla ve 'sahte ve yanıltıcı beyanlar'da bulunmakla suçladı ve 'girişimin tatminkar edici olmayan bir şekilde erken biteceği' öngörüsünde bulundu. Hakemlerin 1 Ekim'de Chester grubuna yapılmasını kararlaştırdıkları 300.000 dolarlık ödemenin yapılmadığını belirtti.

"Bay Woodhouse, iki gün sonra, girişim üzerinde Amerikan kontrolünü sağlamak için, 6 Aralık 1922'de varılan güven anlaşmasının feshedildiğini duyurdu. Mektubu, her birinin epeyce hisseye sahip olduğu bir hissedarlar listesi içeriyordu. 120 hisseye layık görülen Tümgeneral Gothals, bu hisseleri, kendisine vermiş olan Monrealli Charles Austin Bernard'a geri verdiğini ilan etti.

"Daha sonra Bay Woodhouse, şirkete yönelik eleştrilerin çoğunun 'ayrıcalık koşullarının, hiçbiri yayınlanmayan beş ayrı belgede olması gerçeği'nden kaynaklandığını; yayınlanan altıncı belgenin ise, koşulları kökten değiştirilmiş olan, sadece bir ön-taslak olduğunu ilan etti. Örneğin şirketin, geri kalanların geçerliliğini

74 *Current History*, Aralık 1923, s. 512-513.

etkilemeksizin bir grup ayrıcalıktan vazgeçme niyetini Türk hükümetine bildirebileceğini ilan etti."[75]

Nihayet, 1923 yılının Aralık ayında, Ankara Hükümeti anlaşmayı iptal ettiğini şirkete bildirdi. Bu haberi Washington'a telgrafla geçen Bristol, şöyle yazmaktaydı: "Türk Nafıa Vekaleti, 18 Aralık'ta, Chester aayrıcalığının iptal edildiğini noter kanalıyla Suphi Bey'e bildirdi."[76]

4. Değerlendirme

Chester Projesi'nin hayata geçirilememesinin nedenleriyle ilgili şu iki yanlış sav öne sürülegelmiştir: 1) Projenin en ilginç kısmı petrol işletmesiyle ilgiliydi ve zengin petrol kaynaklarına saip olan Musul bölgesinin Türk hükümetinin kontrolünde ve dolayısıyla projenin kapsamında olmadığı anlaşılınca projeye ilgi kalmadı; 2) ayrıcalık, Lozan'daki diplomatik pazarlıklarda Amerikan'nın desteğini almak için Kemalistler tarafından zaten sadece taktik nedenlerle verilmişti! Aşağıda sırasıyla bu iki savın yanlışlığını göstermeye çalışacağım:

1) Birinci sav her şeyden önce şu olgudan dolayı temkinle karşılanmalıdır: Chester Projesi'nin suya düştüğü sırada Musul bölgesinin Ankara hükümetinin kontrolünden çıkıp çıkmayacağı tam olarak belli değildi![77]

Evet, tüm bu gelişmeler sırasında Mezopotamya, *de facto* İngiliz kontrolündeki Irak Hükümeti'nin, yani dolaylı olarak İngilizlerin elindeydi, ancak, Musul'un pratikte Türkiye'nin kontrolü dışında kalmasını, genelde yapıldığı gibi Chester Projesi'nin uygulanamaması için gerekçe olarak göstermek doğru olmaz sanırım. Çünkü, Anadolu topraklarındaki boyutuyla bile bu proje (özellikle bir "demiryolu projesi" olarak) çok önemli ve büyüktü. Bu projenin, yukarıda sözünü ettiğim yan ayrıcalıklardan sonra, aslında yeni Türkiye'nin kalkınma projesine dönüştüğünü yukarıda anlatmaya çalıştım: Chester Grubu'yla yapılan tarım anlaşması ile yeni şehirler ve limanlar yapılması gibi vaadler ve beklentiler de

75 *Current History*, Ocak 1924, s. 700-1.

76 PRFRUS,1923-II:12551-1252. DeNovo, *American Interests and Policies in the Middle East*, s. 227'de, Shwadran, *The Middle East, Oil and the Great Powers*, s. 218'de, Chester, *United States Oil Policy and Diplomacy*, s. 227'de ve Selim İlkin, "Chester Demiryolu Projesi" *Türkiye İş Bankası Atatürk Sempozyumu*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay. içinde, s. 779'da aynı tarih veriliyor. Diğer yandan, Yalman, *Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, s. 55'te farklı bir tarih verilmektedir: "17 Aralık 1923 Nafia Vekili Muhtar Bey, Chester imtiyazının iptal edildiğini, bu meselenin Türk-Amerikan barış muahedesinin müzakeresi sırasında yeniden ele alınacağını ilân etmektedir."

77 Ayrıca, ABD'nin bu ayrıcalığa dayanarak bölgenin yeni hakimi konumuna gelecek siyasal güçle anlaşması ve bölge petrolleri üzerinde söz sahibi olması da söz konusu olabilirdi. Ancak bu gerçekleşmedi.

genelde ülkenin kalkınmasını Amerikan sermaye çevrelerine ihale etmek demekti. Bu nedenle Chester Projesi, Musul'suz bile büyük çaplı ve geniş kapsamlı bir yatırım projesiydi. O halde bizim tartışmamız gereken, Musul'un İngilizlerde kalacağının başından bilindiğini kabul etsek *bile*, Anadolu'daki kapsamlı boyutuyla projenin neden uygulanamadığıdır.

Lozan'da barış görüşmeleri başladığında, bölgedeki petrol kaynaklarıyla ilgilenen üç Amerikan grubu vardı: 1) Chester Grubu, 2) kendilerini bölge petrollerinin asıl sahibi ilan eden Abdülhamit'in varislerinin oluşturduğu ve avukat Untermayer tarafından temsil edilen grup[78] ve 3) uluslararası bir konsosiyum olan *Turkish Petroleum Company* içinde pay alarak paylaşıma katılmayı planlayan dev Amerikan petrol şirketlerinin oluşturduğu, *American Group*. Bu üç grup arasındaki rekabet, devletlerarası siyasi ilişkilerden ve genelde uluslararası rekabetten de büyük oranda etkilenmekteydi. Sonuç olarak, Amerikan girişimciler arasından, kendileri zaten büyük petrol tekelleri olan şirketlerin oluşturduğu ve -daha önemlisi- bölge petrolleri üzerinde hak iddia eden diğer uluslararası şirketlerle işbirliği kurmayı yeğleyen *American Group* bu rekabetten galip çıktı.

Bu durum, ancak avrupamerkezci ve modern standardizasyon yöntemlerinin bu dönemde giderek hakim olması ile açıklanabilir: Dünyanın en büyük sermaye çevrelerinin göz diktiği bir bölgede, Chester Grubu'nun şirketi gibi, sermayesiz ve deneyimsiz (aile şirketi havasında ve hemen hemen tamamen ulusal nitelikteki) bir şirketin tekelci haklar elde etmesi zaten imkansızdı. Çünkü, özellikle petrol gibi önemli yeraltı kaynaklarının 'tüm insanlığa ait' olduğu ve 'uluslararası kontrol' altında üretilmesi düşüncesi iyice hakim olmaya başlamıştı. Örneğin, *The Atlantic Monthly* dergisinde 1923 yılında yayınlanan bir yazıda, yazar Leo Paslovsky şunları söylemektedeydi: "Kömür, demir ve her şeyden önce petrol gibi temel malların bölüşümü konusunda bir tür uluslararası denetimin olması kaçınılmaz görünüyor - eğer uygarlık devam edecekse."[79]

Nitekim, 20. yüzyılın başından beri, böyle büyük girişimler 'çok uluslu şirketler' aracalığıyla mümkün olabiliyordu ancak. Petrol savaşınının iyice kızıştığı bu dönemde bu görüşü dile getirenlerden biri de, 1924 yılında *Forreign Affairs* adlı dergide yayınlanan, "The Political Control of Mineral Resources" başlıklı makalenin yazarı C. K. Leith oldu: "Yabancı ülkelerdeki araştırmalarla ve zorunlu tedarikler için açık kanalların sürdürülmesiyle ilgili anlaşmaların formülasyonunda

78 PRFRUS,1923/II:1198-1199; De Novo, *American Interests and Policies in the Middle East*, s. 191, 196; Shwadran, *The Middle East, Oil and the Great Powers*, s. 218; *Political Science Quarterly*, Mart 1924, s. 276; *Current History*, Mart 1923, s. 933; Hoffmann, *Oelpolitik*, s. 110-111 ve *Oil Engineering and Finance*, 17 Şubat 1923, s. 204.

79 *The Atlantic Monthly*, Şubat 1923, s. 275.

hükümetlerin daha fazla rol almaları anlamında uluslararasılaşma eğilimin sürmesi kaçınılmaz görünüyor."[80]

Daha sonraki yıllarda bazı yazarlar tarafından "yeni-sömürgecilik dönemi"ne özgüymüş gibi ele alınan bu olgu, avrupamerkezci ve standardizasyon sürecinde en ideal yöntem olarak ilerde tamamen yerleşecek ve tekelleşme sürecine paralel gidecektir. Nitekim, bunun bilincinde olan tüm Avrupalı petrol şirketleri, daha Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki dönemde, birçok ülkeden ortakla birlikte kurdukları şirketler aracılığıyla bu bölgenin petrol yataklarını sömürme yollarını aradılar. Savaş sırasında ve savaş bittikten sonra, devletler arasında yapılan gizli veya resmi tüm görüşmelerde de aynı anlayış hakimdi. Bu nedenle, ne Amerika (Chester Projesi örneğinde olduğu gibi) Avrupa devletlerini dışlayarak bölgedeki petrol yataklarının hakimiyetini eline geçirebileceğine inanmaktaydı; ne de İngiltere, Amerika'nın dışlanması durumunda bölgede rahatça at koşturabileceğine. İngiltere için "Amerika'nın Irak petrolünden pay almasına razı olduğunu kesin dille açıklamaktan ve bu doğrultuda söz vermekten başka çare yoktu."[81]

Bölgedeki rekabette, (uluslararası bir konsorsiyum olan Turkish Petroleum Company'nin içinde yer alarak, daha sonra bölge petrolleri üzerinde söz sahibi olan) *American Group*'tan yana eğilimini saklamamakla[82] birlikte ABD, genelde 'açık kapı' konusundaki ısrarını sürdürerek, bu dönemdeki 'ilkeli ve tutarlı' tavrını sonuna kadar sürdürmüş ve avrupamerkezci ve modern standardizasyon yöntemine uygun bu politikaları sonucunda, zamanla bölgenin hamisi durumuna gelmiştir...

80 *Forreign Affairs*, Cilt 3, Sayı 3, Eylül 1924, s. 554. Bu yaklaşım, dönemin önde gelen yatırımcıları ve devlet adamları tarafından da paylaşılmaktaydı. Bu konu için bkz. De Novo, *American Interests*, s. 215; *Current History*, Aralık 1923, s. 488; *Annals of American Academy of Political and Social Sciences*, Mart 1924, s. 171 ve PRFRUS,1923/II:974-975. *American Group* içerisinde yer alan dev petrol şirketlerinden Standard Oil şirketinin yöneticilerinden A. C. Bedford'un bu konuda aynı tavrı sergilemesi şaşırtıcı değildir: "... petrol sorunu, maddi uygarlığımızın bir sorunudur. Bu sorunu ulusal sınırlar bakış açısıyla görmek, sorunun temel niteliğini yadsımak demektir. İnsanoğlunun refahı, bu konuda dünyayı dar kavrayış alışkanlığının dışına çıkacak ve halklar ve uluslar tarafından en geniş anlayış ve işbirliği ruhuyla ele alınmasıyla sonuçlanacak bir tutum benimsenmesine bağlıdır." *Forreign Affairs*, Mart 1923, s. 104. Ancak ilginçtir, "anti-emperyalist" (!) olduğu iddia edilen bir savaşımın önderi konumunda olan Mustafa Kemal de 26 Şubat 1921 tarihinde bir Amerikan muhabiriyle yaptığı söyleşide aynı "globalist" (!) tavrı sergilemektedir: "Esasen Misak-ı Milli hudutlarımız içerisinde bulunan Musul petrol zenginlikleri, sanırım hiçbir şekilde bir inhisara ve istismara bırakılmaksızın bölge halkının ve bütün insanlığın ortak yararı uğrunda serbestçe işletilmelidir." *Atatürk'ün Milli Dış Politikası. Milli Mücadele Dönemine ait 100 Belge (1919-1923)*, Cilt 1, Ankara: Kültür Bakanlığı Yay., 1981, s. 275.

81 C. Enisah, "Englisch-amerikanische Gegensaetze im Kampf um das Erdöl des Mittleren Ostens" *Kollonialismus und Neokolonialismus in Nordafrika und Nahost*, Berlin 1964 içinde, s. 335.

82 J. Hof Wilson, *American Business and Foreign Policy (1920-1933)*, Kentucky, 1971, s. 298 ve PRFRUS,1923/II:257.

2) Bu savlardan ikincisinin de yanlış olduğunu, Kemalistlerin bu projeden beklentilerinin ne kadar samimi olduğunu gösteren onlarca örnek vererek kitabımda anlatmaya çalıştım. Ayrıca, Amerika'dan beklediği desteği alamayan Ankara Hükümetinin, bundan sonra bile projenin hayata geçirilmesi konusunda şirketten daha hevesli olduğunu da yukarıda göstermeye çalıştım. Bu "hevesliliği anlamak da avrupamerkezci ve modern standardizasyonu anlamaktan geçer:

Avrupa'nın gittiği her yerde, sözkonusu standardizasyon yöntemi, o yerin iç yapısına ve gidilen döneme bağlı olarak değişir. Bunda, sözkonusu çevre ülkenin içinde olduğu (ilk etapta kendini siyasi kurumlar, töreler ve iktisadi yapı gibi unsurlar ile gösteren) mega-paradigmaların, avrupamerkezci ve modern mega-paradigmayla farklılık oranının büyük etkisi oldu. Örneğin, Avrupa'nın veya Avrupalının gittiği yerde (devlet, aile, iktisadi organizasyonlar vb. bağlamında avrupamerkezci ve modern mega-paradigmaya yakınlığı belirlenen) mega-paradigmalardan, (yerlilerin Amerika'sı gibi) dönüştürülmesi mümkün olmayan veya dönüştürme maliyetine değmeyecek olanlar tasfiye edilirken; (Osmanlı İmparatorluğu örneğinde olduğu gibi) hakim olan mega-paradigma, avrupamerkezci ve modern mega-paradigmaya benzer değerlere, kurumlara ve sorunlara sahipse 'dönüşüm' gündeme gelmekteydi. Böyle ülkelerde standardizasyonun (yukarıda sözünü etiğim) ikili niteliği, yani hem standardize etme, hem de olma özelliği bir arada daha iyi açığa çıkıyordu. Bu ülkeler için, buralarda hakim olan anlayışa göre gelişmenin göstergesi olan 'iyi savaş teknolojisi', 'hazinenin zenginliği' gibi konularda ortada, üstünlüğün Avrupa'da olması gibi somut bir gerçeklik vardı. Bu gerçekliğin kabulü, böyle ülkelerde, (genellikle ilk başlarda sadece teknoloji için geçerli olmakla birlikte, zamanla bunun tek başına transferinin mümkün olmadığı veya yetmediği düşüncesi ile) bir bütün olarak Avrupa sisteminin "transferi", temel politika olmaya başladı. Bu ülkelerde bu konudaki öncüler, özellikle Avrupa'nın metropellerinde yetişmiş aydınlar oldu. Ayrıca Avrupa ile ilişkiler sürecinde ortaya çıkan yeni gelir kaynaklarına sahip olabilmiş girişimciler ve daha sonra da çevrenin merkezinde bu aydınların etkisi ile veya Avrupa'nın direkt etkisi ile Avrupa'nın üstünlüğünü kabullenmiş aydın ve yönetici kesimler, gidişatın kötü olmasını yeterince Avrupa teknolojisine veya daha genelde Avrupa sistemine sahip olmamakta aradı. Bundan sonra yaşananlar, aslında oldukça basit ve herkesçe bilinen bir süreçti: Avrupa'nın üstünlüğü ve ileriliğini kabullenmiş aydınlar, yöneticiler ve girişimciler arasında iki ayrı ana eğilim gelişti. Bir eğilim, Avrupa'nın sadece teknolojisini alıp, mevcut geleneksel ruhi yapıyı korumayı doğru bulurken; avrupamerkezci ve modern *episteme* ile onun nedeni ve sonucu olan olguları ve gelişmeleri birbirinden ayırmaktaydılar. Bazen, kendilerine Avrupa'dan 'akıl hocası' romantik düşünürler bulan bu kesim, avrupamerkeczci modern

standardizasyonun neden olacağı olası veya mevcut ahlaki ve kültürel dejenerasyon ve çözülmeden sakınmak istiyordu. Diğer eğilim ise, bir bütün olarak 'Avrupalılaşılmadıkça' sorunların asla çözülmeyeceğini ifade ederken, modernist teorilere uygun olarak dar anlamda avrupamerkezci tezlere; bunu başarmadığımız ve arada kaldığımız oranda "çarpık" bir yapıya sahip olacağımız yönündeki tezleriyle de sol düşünceye yaklaşıyordu.

Avrupa bir yandan kendi geleneksel mega-paradigmasını standardize etmesi anlamında, iç-standardizasyon yaşarken; bir yandan da Osmanlı aydının ve yöneticilerinin çoğu zaman *gönüllü* çabaları ile bu mega-paradigmanın standardizasyon süreci devam ediyordu. Bu süreç boyunca kendilerini tarihin evrimsel akışının temsilcileri olarak gören Avrupacı kesim 'ilerici', 'modern' vb. isimler alırken, bu standardizasyona direnenler veya hatta bazı konularda çekincesi olanlar 'mufazakar'/'tutucu', 'gelenekçi' veya 'gerici' sayılmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nda kısa zaman sonra gruplar arasındaki ayrılık, bu standardizasyona karşı olup olmamak bağlamında değil, bu standardizasyonun dozajı ve yöntemi bağlamında sözkonusu olmaktaydı. Nitekim Chester Projesi'nin gündeme geldiği dönem, tam da böyle bir döneme denk düşmektedir: Batıcılık geniş anlamıyla (yani avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın içinde olma anlamıyla) herkes için geçerlidir artık. Dar anlamıyla Batıcılık (yani Avrupa'yı olduğu gibi veya büyük oranda taklit etme anlayışı) ise gittikçe hakim anlayış haline gelmekteydi. Bu anlayışın hakim olduğu oranda da 'ulusçuluk' ve 'ulus-devlet'çilik anlayışı bir dogma gibi kafalara yerleşmekteydi.

Avrupamerkezci ve modern standardizasyon modelinde, bu 'ulusçuluğun' ve 'ulus-devletleşmenin' özel bir yeri vardır. Çünkü, bence, 'anti-emperyalist' söylemle verilen bir mücadele sonucu ortaya çıkan bu yeni 'ulus-devlet'lerin, aslında kapitalist dünya düzeninde, standardizasyonu hızlandırmaya yarayan yeni bir 'işbölümü'nden ibarettir.[83] Bu nedenle, bu ulus-devletlerin bazılarının kuruluşu ve varlık mücadelesi sırasında gündeme gelen "anti-Avrupalı" söylemi, doğru okumak gerekir: "Çağdaşlaşmanın en dramatik özelliklerinden birisi en önce çağdaşlaşan toplumların konumu üzerinde yaptığı etkidir. (...) Bunlar etkilerinin doruk noktasında bulundukları sırada (1910-1920) yarım düzine Avrupalı toplumun yönetimi altındaki Avrupalı olmayan toplumların sayısı yarım milyardan az değildi.

83 Daha bu sürecin başında birçok Batılı düşünür ve politikacının, bu gerçekliğin farkına varmış olduklarını biliyoruz. Bu konuda en çarpıcı örnek 19. yy sonu ve 20. yy. başında Amerika'da gelişen anti-emperyalist söylem ve bunun sonucu olan "American Anti-Imperialist League" olmuştur. Bkz. William J. Pomeray, *American Neo-Colonialism*, New York, 1977; V. G. Kiernan, *America: The New Imperialism, From White Settlement to World Hegemony*, Zed ve V. G. Kiernan *Marxism and Imperialism*, Londra, 1974, özellikle Bölüm 3, s. 95-131.

Yönetenlerle yönetilenler arasındaki bu ilişki sürekli çekişmeler yarattı ve kılıçla zorlandıklarında da çağdaş uygulamalar genellikle reddedildi. Bu durum, 'anti-Avrupalı' olmakla birlikte Avrupalı uygulamaları aynen alan ve Avrupalı yönetimlere karşı savaş veren çağdaşçılar olgusunu da geliştirdi. Ama uzun dönemde daha çağdaş toplumlar öteki toplumların vasileri olarak onlara çağdaş bilginin hem yararlarını, hem de kaçınılmaz sorunlarını verdiler. Bu açıdan bakılınca, emperyalizm çağdaşlaştıran bir güç olarak görülebilir. Yönetilenler daha çağdaş olan toplumların vesayetini reddedebilecek aşamaya vardıklarında vasi devletlerin dünya çapındaki *siyasal etki*si de *tedrici olarak* azaldı."(abç)[84]

"Tedrici olarak" azalan bu dolaysız "siyasi etki"nin yerini, çevre ülkelerin Batılılaşmış yerli elitlerinin siyasi etkisi aldı. Çevre-metropol ilşkilerinin yeni bir form alarak devam ettiği bu yeni dönemde, çevre ülkelerdeki bu Batılılaşmış elitler, Batılılarla bir tür "işbölümü" yapmış oldular sadece. Bence, bir ülkenin standardizasyonunun o ülkedeki 'taşaronlara' devredilmesi anlamına gelen bu "işbölümü", standardizasyonun önünde engel olmaktan çok, onu hızlandıran, derinleştiren, daha ucuz kılan ve ona süreklilik kazandıran bir olgudur. Bunun böyle olduğu, bizzat dönemin Batılı politikacıları tarafından defalarca dile getirilirken, genelde bu ülkelerin modernist aydınlarının veya "komprodor"larının bu işin ehli olup olmadığı sorunu yirminci yüzyılın başından beri Batılı efendilerin kafasındaki tek sorun olmaya başlamıştır. Bence modern Batı'nın asıl standardizasyon yöntemi, işte bu "işbölümü yoluyla gönüllü standardizasyon" olmuştur. İlk dönemlerde kullanılan, genelde "emperyalizm" adını verebileceğimiz (siyasi yayılmacılık) "sömürgecilik" ve "sömürgecilik-benzeri" yöntemlerin belli bir döneme has, geçici yöntemler olduğunu yukarıda belirtmiştim. Genellikle pre-modern dönemden devralınan bu siyasi yayılmacılık yöntemlerinden sadece biri olan, "toprak elde etme savaşı"nın ve "koloni kurma" (yeni yerleşim alanı edinme) çabasının bir sonucu olarak görebileceğimiz "sömürgecilik", zaten en tipik geleneksel yayılmacılık yöntemidir. Avrupa ilk yayılma dönemlerinde, özellikle yerleşmeyi amaçladığı Amerika ve Afrika gibi, rakip bir güçlü merkezi yönetimin mevcut olmadığı yerlerde karşılaştığı, iletişim kuramayacağı kadar farklı mega-paradigmaları yok etme yoluna gitti. Avrupa sömürgeciliğinin geleneksel imparatorlukların toprak elde etme savaşlarından belki de en çok göze batan farkı, niceliksel bir farktır: elde edilen bu toprakların sınırdaki topraklar olmayıp, anavatandan kopuk ve uzaklarda ('deniz aşırı') olmaları ve bu nedenle, yönetimlerinin yeni bir iktisadi ve idari-siyasi yapılanma gerektirmesidir. Ancak niteliksel fark, geleneksel yöntemlerle elde edilen topraklarda farklı mega-paradigmaların varlığı devamedebilir. Çoğu zaman

84 C. E. Black, *Çağdaşlaşmanın İtici Güçleri* (çev.: M. Fatih Gümüş), Ankara: V Yay., 1989, s. 130.

nominal aitlik ve maddi sorumlulukarın yerine getirilmesi yeterli ve en önemli koşuldur. Yani klasik yöntemle teritoryal yayılma, enlemesine bir yayılma, görece yüzeysel bir nüfuz anlamına gelmektedir. Avrupa'nın modern dönemdeki sömürgeclilik deneyiminde ise, geleneksel yöntemin bazı özellikelrinin yanında, avrupamerkezci ve moden standardizasyonun önemli özellikleri de kendini göstermeye başlar: derinlemesine nüfuz ve tek bir mega-paradigma olarak avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın mevcudiyeti. Şimdi elde edilen topraklar uzaklarda olsa bile, orada yaşayanların uygarlaşması/modernleşmesi, onların iyiliği için kaçınılmazdır (!) ve hakimiyet kurma sürecinin tamamlanması için kaçınılmazdır da. Üstelik, bir cemaatin nominal olarak bir devlete ait olması değil, o topraklarda yaşayan tek tek herkesin uygarlaştırılması anlamında, bireyin uygarlaş(tırıl)ması nihai hedef olarak görülür. Bunun için de, o zamana kadar düşünelemeyecek ölçüde, bireyin sadece günlük yaşamına değil, dolaysız olarak beynine ve kalbine girilir.[85]

Birçokları tarafından "yarı-sömürge" olarak adlandırılmış olan, Osmanlı İmparatorluğu gibi ülkelerde ise, avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın asıl özgün yöntemi olan, yukarda sözünü ettiğim "ulus-devletleşme aracılığı ile işbölümü" yönteminin ilk nüveleri görülmektedir. Bu, iki anlamda böyledir: Birincisi, bir ülkenin "sömürüsü" veya genelde standardizasyonu belli tek bir Batılı ülke tarafından değil, tüm veya birçok ülke tarafından gerçekleştirilir. En azından teorik olarak buna açıktır.[86] Yani böyle bir ülkenin artık Batılı bir devlete "ait olması" sözkonusu değildir. Sözkonusu olan, bu ülke üzerindeki "nüfuz savaşı"dır. İkincisi, bu ülkelerin sömürüsü veya genelde standardizasyonu, (yerli güçlere rağmen) bizzat oraya yerleşip yönetimi ele almış olan Batılı devletler tarafından değil, Batının üstünlüğünü kabullenmiş ve ona yetişmek için onunla ilişkilere girmiş olan yerli siyasi ve iktisadi 'güçler'le işbirliği içinde gerçekleşir. Bu ilişkiler sonucu, o ülke standardize olduğu ölçüde "bağımlı" olmuş ve sömürülmüştür ve sömürüldüğü ve bağımlı olduğu ölçüde, "yerel güçler" bu ilişkileri geliştirmek istemiştir. Bu ülkelerin Batı ile geliştirdikleri "gönüllü" ilişkinin bir sömürü ilişkisine dönüşmesi, bizzat o Batılı ülke içinde işçi sınıfının işverenle girdigi gönüllü ilişki sonucunda sömürülmesini hatırlatmaktadır. Nasıl ki bir "serf"in feodal bir beye bağlılığına göre, bir işçinin bir kapitaliste bağlılığı "gönüllü" ise, avrupamerkezci ve modern standardizasyon yöntemiyle Batıya bağlanmış bir çevre

85 Avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın en önemli unsurlarından olan bireycilik, humanizm ve evrensellik anlayışı düşünülecek olursa, bu uygarlaştırmacılık politikası daha iyi anlaşılır.

86 Avrupamerkezci ve modern standardizasyon yönetimin en iyi uygalıyıcısı ve bu dönemde en büyük savuncusu olan ABD'nin, dış poltikasına "açık kapı politikası" adı vermesi bu bağlamda anlaşılmalıdır.

ülkenin bağımlılılığı gönüllüdür. Yani avrupamerkezci ve modern standardizasyon, bir anlamda, avrupamerkezci ve modern mega-paradigma içindeki "sınıflar arasındaki gönüllü işbölümü" anlayışının, dünya çapında ülkeler arasında da (her ülkede "sınıflar arasındaki işbölümü" baki kalmak koşuluyla) hakim olması anlamına gelmektedir. Ancak bunun böyle olması, standardizasyon modeline göre, kaçınılmaz ve sürekli değildir. Gittikçe tek-tipleşen veya aynılaşan dünyada, sınıfsal fark aynen kalabilir veya hatta artabilirken, özellikle ülkeler arasındaki farklılar giderek azalmaktadır.[87]

Yüzyılın başlarında bir çok Batılı yazarın "yeni-emperyalizm", Lenin'nin "yeni-sömürgecilik" adını verdiği ve benim "avrupamarkezci ve modern standardizasyon" adını verdiğim yöntemle standardize edilen Osmanlı İmparatoluğu gibi "yarı-sömürge" ülkelerin toprakları, gelecekte, "ulus-devletleşme aracalığıyla işbölümü" yönteminin öncülüğünü yapacak farklı devletlere "anavatanlık" yapacaklardı. Zaten bu arada, sayısız teknikle uygulanan bu standardizasyon sürecinde önemli bir mesafe katedildiğinden, Batılı ülkeler için "ulus-devletleşme", daha ucuz ve rahat bir yöntem haline gelmişti. Bu arada, hem Avrupacılığın doğal sonucu olarak gelişen "ulusçuluk" ve "ulus-devletleşme" isteği, hem de Sovyet Devrimi'nden sonraki gelişmeler bu yöntemi rakipsiz, "tek yöntem" haline getirince, mevcut birçok koloni, 'bağımsızlaşarak' (!) bu yeni sürece dahil oldu zamanla.

Özellikle "ulusal bağımsızlığını" kazanmış bu ülkelerde hakim olan "ulusal kalkınma" söylemi de, tam da bu, "daha hızlı, daha ucuz ve daha sağlam" standardizasyon sürecinde hakim olan politikanın adı oldu: "İşte milliyetçilik ile kalkınmacılığın çakıştığı nokta burası oldu. Ulusal kalkınmacılık liberal piyasa ilkelerine alternetif bir senaryo öneriyordu. Yeni ulus devletlerin iddiası bu senaryonun liberalizme nazaran daha az parçalayıcı, daha az ayrıştırıcı, daha az kutuplaştırıcı olduğuydu. Fakat aynı zamanda kapitalist sistemin gerekleri yerine gelecek, insanlar durağan dengelerin rahatlığından kopacaklar, cemaat ilişkilerinden vazgeçmeye mecbur olacaklar, piyasa göstergelerini izleyerek tavırlarını tayin edeceklerdi. (...) Asıl mesele ise "modernleşme" olarak özetleyebileceğimiz, kapitalist dünyadaki ekonomik, teknolojik ve yönetimsel yenileşmeyi özümlemekti. (...)

Ulusal kalkınmacılık kapitalizmi geliştirirken esas olarak modernleştirici bir misyon üstleniyordu. Modernleşme devleti ve ekonomiyi dönüştürürken kültür, zihniyet ve toplumsal pratikler düzeyinde büyük çalkantılara yol açıyordu. Gelişen

87 İktisadiyatçı anlayış, bu ülkeler arasındaki refah seviyesinin asla azalmadığını ve hatta arttığını idda edebilir. Ancak, birinicisi, bu tam olarak doğru değildir, ikincisi ve daha önemlisi ise, bu, "merkez ülke-çevre ülke" sorunsalını, "refah seviyesi" sorununa indirgemek; yani, sayılmayacak kadar çok sayıda unsurdan oluşan bu sofistike sorunsalı, zengin-fakir ikiliğine indirgemek demektir. Bu anlayışla, Suidi Arabistan'nı çevre ülkelerden saymamak için bir neden kalmayacaktır sanırım!

ülkelerin yöneticileri açısından, bu çalkantılara karşı rejimin meşruiyetinin garantisi iktisadi büyümede yatıyordu. (...) Bu nedenle gelişmecilik kendi meşruiyetlerini iktisadi büyümeyle bağlı gören ülke yöneticilerinin de zorunlu olarak angaje oldukları bir ideal konumuna girmişti."[88]

Diğer yandan, "ulus-devletleşme" sürecinin lokomotifi olan "ulusçuluk" fikri, zaten dolaysız olarak Avrupa'dan ihraç edilmiştir. Bu anlamda, ulusçu çevre ülkelerinden birinin, ulusçuluğun kendi doğası gereği "öteki" olarak tanımlayabileceği Avrupa'ya muhalefeti, sadece biçimseldir ve simgeler bağlamındadır. Nitekim, Avrupa'nın kendi dilini, kendi tarihindeki isimleri yüceltmesine alternarif olarak, bir çevre ülkesinin kendi sembolerini veya değerlerini ön plana çıkarması bunun en güzel örneğidir. Burada, hem bizzat bu değerlerin önplana çıkarılması ihtiyacı, hem de bunun yöntemi tamamen "Avrupai"dir. Tam da bu noktada, "geniş anlamda avrupamerkezcilik" kavramı daha iyi anlaşılacaktır: Dar anlamda avrupamerkezcilik, bir 'örnek tip' olarak (kıyafeti, dili, gelenekleri vd. sembolleri ile) Avrupa'yı merkez almak, ondan yana olmak ve onu taklit etmek anlamına gelirken; geniş anlamda avrupamerkezcilik, bu sembollere sahip çıkmak zorunda olmadan, hatta bunlara karşı çıkarak bile, çok daha temeldeki bazı değerlere sahip olmak, yani avrupamerkezci ve modern mega-paradigmanın içinde olmak demektir.

Burada çok önemli bir nokta, ulus-devletleşmenin avrupamerkezci ve modern standardizasyon içindeki rolü ile ilgili bu yaklaşımda, Avrupa'ya ait olan töreler, kurumlar, yasalar gibi, "koruyucu kuşağa ait değerler"in dolaysız olarak "katı çekirdekteki değerler" tarafından *belirlenme*sinin kesinlikle sözkonusu olmamasıdır. Daha doğru bir deyişle, bu katı çekirdek değerlerinin, her yerde ve her zaman aynı koruyucu kuşak değerlerini yaratması (ya da belirlemesi) şart değildir. Yani, Avrupa'da oluşan *episteme*, bir bütün olarak alınmakla birlikte, aslında bu *episteme* içinde katı çekirdeğe ve koruyucu kuşağa ait olan farklı değerlere sahiptir. Dolayısı ile "bugünkü Avrupa gibi olmak" için kaçınılmaz olan (demokrasi, kıyafet, inanç, günlük yaşam gibi) bazı değerler, avrupamerkezi ve modern standardizasyon için aslında hiç de kaçınılmaz değildir. Nitekim gelişme ve azgelişme bağlamında yapılagelen tartışmalarda farkedilmeyen şey, bu katı çekirdek değerlerinin asli olduğu, diğer değerlerin farklı zamanlarda ve farklı coğrafyalarda değişebileceğidir. Bunun sonucu olarak, çevre ülke formasyonları ile ilgili olarak, "çarpık kapitalizm", "üretim tarzlarının eklemlenmesi" veya "yarı-feodal" gibi ucube kavramlar uydurulmaktadır. Bunun tek nedeni, aslında "gelişme"nin her yerde aynı olması beklentisinin gerçekleşmemesinin yarattığı hayal kırıklığıdır. Bir mega-paradigma

88 Çağlar Keyder, *Kalkınmacılığın İflası*, İstanbul: Metis,1993, s.14.

içinde şeklen farklı kültürler sözkonusudur.Yani, koruyucu kuşağa ait değerlerin farklılığına bağlı olarak, her ülkeye göre, hatta bir ülke içinde bölgelere göre özgün bir şekle sahip yaşam biçimleri mevcut olabilmektedir.

Sözünü ettiğim, (katı çekirdeği ve koruyucu kuşağıyla birlikte) bu mega-paradigmanın *oluşma süreci*nin dört boyutundan söz edilebilir : "Bilimsel Devrim", "Siyasal Devrim", "Kültürel Devrim" ve "Endüstriyel Devrim".[89] Bu sürecin ve bu süreç sonunda üretilen değerlerin incelenmesi ayrı bir konudur. Ben burada sadece bu mega-paradigmanın katı çekirdeğinde yer alan ve ilk etapta akla gelen değerlerini sıralamak istiyorum: Bilimcilik, pozitivizm, emprisizm, ilerlemecilik/evrimcilik, akılcılık (eleştirel akıl), insan-merkezcilik, laiklik, sanayileşme, teknolojik icatlar, ekonomizm vd. Bu değerlerin hepsi Avrupa'da ortaya çıkmamıştır, hepsi sadece oraya özgü değildir. Ancak bunların tarihin belli bir döneminde (15.-19. yüzyıl), dünyanın belli bir coğrafyasında (yani "Batı"da) bir araya gelmesiyle, "eşi örneği olmayan" bir mega-paradigma ortaya çıkmıştır.[90] Bunun ortaya çıktığı Avrupa'ya ait olan, inanç, günlük yaşamdaki alışkanlıklar, kültür-sanatsal değerler gibi sembolik değerler ise, yukarıda belirtmiş olduğum gibi, (modernliğin örnek modeli olarak görülen) bu mega-paradigmanın koruyucu kuşağında yer alan değerlerdir sadece. Mekana ve zamana göre değişmeleri veya bizzat mevcut olup olmadıkları, bu mega-paradigma içinde olup olmamakla ilgili belirleyici bir rol oynamazlar. Bence ulus-devlet de bunlardan biridir: Ulus-devletleşme aracılığıyla standardizasyon, (bir zamanlar geçerli olan sömürgecilik yöntemi gibi) sadece olası avrupamerkezci ve modern standardizasyon yöntemlerinden biri olarak ortaya çıkmış ve yaygınlaşmıştır. İşlevini tamamladığı için veya başarısızlığına inanılmaya başlandığı an ortadan kalkması bu mega-paradigmanın dışına çıkılması anlamına gelmeyecektir. Bu anlamda, "ulusal kalkınmacılığın iflası", bu ulusçuluk anlayışı sonucu ortaya çıkan politikalardan birinin iflasıdır sadece. Yukarıda belirttiğim gibi, bir zamanlar modernleşme (yani avrupamerkezci ve modern standardizasyon) sürecinde lokomotif rolü oynamış olan bu kurum, şimdi, modernleşme/standardizasyonun bugün "küreselleşme" adı verilen aşamasında bu sürecin önüne engel olarak çıkabilmektedir.[91]

89 Abel Jeanniere, "Modernite Nedir?", Mehmet Küçük, *Modernite vs Portmodernite*, Vadi Yay., 1994 içinde, s. 17-21.

90 "Modern Batı medeniyeti gerçek bir *anamoli* (eşi örneği olmayan) olarak yer alır tarihte: az çok bütünüyle tanıyabildiklerimiz arasında tamamen maddi yönde gelişmiş tek medeniyet, Batı medeniyetidir. Rönesans denen olayla aynı anda başlayan bu canavarca gelişme, mukadder olduğu üzere, mukabil zihni bir gerilemeyi de beraberinde getirmiştir." (abç) Rene Guenon, *Doğu ve Batı*, (çev.: Fahrettin Aslan), İstanbul: Ağaç Yayınları, 1991, s. 19.

91 Son yıllarda "postmodernizm" tartışmaları bağlamında ortaya çıkan, "evrenselciliğe karşı partikülarizm" argümanında dikkati çeken şey, partikülaristlerin korumaktan yana oldukları

5. Son-söz

Kısaca, bu sırada yapılan yeni düzenlemerle ülkenin kontrolünü Kemalistler devralırken, onların tüm Batılılaşmış ve Batıcı tavırlarına ve hevesli çabalarına rağmen, Chester Projesi hayata geçirilememiş, yani bu "tatlı hayal" suya düşmüştü. Bunun nedeni, projeyle ilgili ayrıcalığı alan maceracı grubun tüm çabalarına rağmen, Amerika'daki ciddi kapitalistlerin bu kapsamlı projeye ilgi göstermemesidir. Bu ilgisizlik ise, konjonktürel olduğu kadar, bu sırada avrupamerkezci ve modern standardizasyon yönteminin hakimiyet kurmasıyla da ilgilidir.

değerlerin, bu koruyucu kuşak değerleri olmasıdır. Çünkü katı çekirdekteki değerlerin yerleşmesi anlamında avrupamerkezci ve modern paradigmanın hakimiyeti dışında kalan coğrafyalardan söz etmek bugün artık pek mümkün değildir. Bu nedenle, burada söz konusu olan, şimdiye kadar avrupamerkezci "evrenselci" yaklaşımın, çevrenin 'farklı' geleneksel değerlerini yaşayamaz kıldıktan sonra onları müzelere kaldırıp, yüceltme (*en güzel kızıl derili ölü kızıl derilidir!* ne de olsa) tavrına alternatif olarak, bunları canlı olarak korumanın hiç de bu mega-paradigmayı tehdit etmediği ve hatta zenginleştirebileceği bilincidir.

Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit

Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları

Cengiz ASLANTEPE

Cumhuriyet Öncesinde Demiryolları

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında Türkiye sınırları içinde 3126 km tek hatlı normal genişlikte ve 70 km yine tek hatlı dar demiryolu kalmıştı.

Osmanlı döneminde yapılan bu demiryollarının tamamı yabancı şirketler tarafından yapılmış ve yabancı şirketlerce işletilmişti. *Demiryollar Mecmuası*'nın Cumhuriyet'in 10. yılı özel sayısında bu durum "Osmanlı İmparatorluğu, bugünkü Türkiye hudutları dahilinde bize Türk bilgisi ile yapılmış ve Türk idaresiyle işletilmiş bir demiryolu bırakmadı" biçiminde anlatılıyordu.

Anadolu topraklarında ilk demiryolu yapma ve işletme imtiyazı Osmanlı Hükümetince 1856 yılında, bu amaçla bir araya gelen bir İngiliz sermayedar grubuna İzmir-Aydın yolu için verildi. Hat 1867 yılında işletmeye açıldı. Başta pamuk olmak üzere gelişmekte olan Avrupa Sanayisinin gerektirdiği sanayi hammaddeleriyle, sanayileşmeyle birlikte büyümekte olan kentlerde giderek artan nüfusun beslenmesi için gerekli tarımsal gıda maddelerini temin etmeye yönelik arayışlar çerçevesinde, bu malların bol miktarda üretildiği İzmir ve çevresi İngiliz sermayesinin çok ilgisini çekiyordu.

İzmir-Aydın hattı imtiyazını alan İngiliz grubu, daha bu hattın yarısı bitmeden, 1863 yılında da İzmir Kasaba (bugünkü Turgutlu) hattı imtiyazını almıştı. Bu yol da 1866'da tamamlandı, 1872'de Alaşehir'e ulaştırıldı. 1888 yılında Manisa-Soma hattı açıldı. 1876'da İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Şark Demiryolu, 1888 yılında İstanbul-Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya uzanan Anadolu Demiryolu,

1903'te Konya'dan Bağdat'a kadar devam etmesi düşünülen Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazları Osmanlı hükümetleri tarafından yabancı şirketlere verildi. Tren 1892 yılında Ankara'ya, 1896'da Konya'ya ulaştı.

İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri, bu imtiyazları almak için aralarında kıyasıya bir rekabete girişmiş, bu ülkelerin hükümetleri de ünlü Bağdat Demiryolu'nda olduğu gibi, doğuya yönelen yayılmacı politikalarının bir gereği olarak, kendi şirketlerini desteklemişler, Osmanlı hükümetleri üzerinde siyasal ve ekonomik baskılar uygulamışlardı.

Şirketlere yapılan her demiryolu için bir kâr garantisi veriliyor, bu garantilere Anadolu'daki pek çok sancağın vergi gelirleri karşılık gösteriliyordu. Osmanlı'da demiryolu dışa bağımlılığın bir aracı olmuştu. Demiryollarını inşa eden şirketler, hatların geçtiği bölgelerde pazara yönelik tarımın gelişmesine ve buralarda, çoğu yine yabancı şirketler ve yerli aracıları tarafından ithal edilen mamul maddelere talep yaratılmasıyla da yakından ilgileniyorlardı.

O zamanlar Anadolu'da bulunan yabancı demiryollarının %40'ı önemli bir ihracat ve ithalat limanı olan İzmir'e bağlanıyordu. Ülkenin batı kesimi dünya pazarlarıyla bütünleşirken, orta ve doğu bölgeleriyle aradaki fark açılıyor, batı ekonomileri için çekici olmayan bu bölgeler kendi haline bırakılıyordu. İmparatorluk döneminde demiryollarının %70'i Ankara'nın batısında bulunuyordu.

Demiryollarının Osmanlı Devleti'nin ekonomik, sosyal ve giderek de siyasal yapısındaki bu etkileri Osmanlı Devleti'nin dağılma sürecini yaşamış olan Mustafa Kemal ile İsmet Paşa'nın Cumhuriyetin ilk yıllarında izledikleri güçlü demiryolu politikasında hep göz önünde tutulmuş, aynı olumsuz sonuçları yaşamamak bu politikanın temel hedeflerinden biri olmuştur.

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA DEMİRYOLLARI

Daha Cumhuriyetin ilanından önce zamanın en güçlü, en hızlı ulaşım türü olan demiryollarının yapımı, öncelikli amaçlar arasında yer almıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin, Mustafa Kemal'in başkanlığında oluşan ilk hükümetinin 3 Mayıs 1920 tarihinde okunan programında, 1940'ların bir yayınındaki ifadeyle "dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki varlığı hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile işgalcilere karşı koymaya çalışırken ve hazinesinde bir tek lirası yok iken" demiryollarının savaş sonrasında harap olan ve işgalcilerin kaçarken tahrip ettikleri bölümlerinin onarılması ve Ankara ile Sivas arasında demiryolu döşenmesi amaçlanıyordu.

Kurtuluş Savaşı sırasında özellikle Batı Anadolu'daki demiryollarıyla bir yandan asker ve cephane taşınıyor, bir yandan oluşturulan yerel yönetim birimleri gerekli onarım çalışmalarını yaparak ulaşımın sürekliliğini sağlamaya gayret ediyordu. Kömür bulunamadığı için depolardaki ticari kereste ve traverslerin yakılmasıyla trenler hareket ettirilebiliyor, personel çoğu zaman maaş ve ücretlerini almadan çalışıyordu. Ankara-Sivas demiryolunun Yahşihan'a kadar olan ilk bölümünün yapımına hemen başlandı.

Mustafa Kemal 1 Mart 1923 günü Meclis'te dördüncü toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada, düşman tahribatından ve malzeme eksikliğinden doğan her türlü güçlüğe rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketin ekonomik hayatına yaptıkları hizmetleri şükranla anıyor ve Ankara-Yahşihan yolu yapımının sürdüğünü, 23.000 metreküp toprak kazıldığını, köprüler ve geçitler için 1500 metreküp tahta kullanıldığını belirterek, zamanın şartlarına göre çok yüksek olan bu sayılarla girişilen işin büyüklüğünü ve önemini gösteriyordu

1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde özel teşebbüsün desteklenmesi ve büyük yatırımlara da girmesi konusunda ortak bir görüş oluşmuştu. Bu düşüncenin demiryolu yapımında da uygulanması amacıyla Samsun'da uzun yıllardır tütün ticaretiyle uğraşmakta olan Nemlizade ailesinden Galip, Mithat ve Celal Beylerle bir grup arkadaşı 1924 yılının Eylül ayında Samsun Sahil Demiryolları Anonim Şirketi'ni kurdular.

Samsun'da bir yıl sonra başlayan inşaatın ilk kazmasını Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal vuruyor ve yaptığı konuşmada "burada önemli olan nokta, Türk milletinin kendi gelişmesinin demiryollarıyla olacağı gerçeğini görmesi ve ona sahip çıkmasıdır" diyordu. Bir milyon lira sermayeyle kurulan Şirket, Samsun-Çarşamba yolunun yapımı için 1,3 milyon lira harcayınca hükümetten istenen yardım üzerine, 1924 yılında büyük yatırımları ve işletmeleri desteklemek amacıyla kurulmuş olan Türkiye İş Bankası'ndan 300,000 lira kredi aldı. Yolun 37 km'lik Samsun-Bafra bölümü 1926 yılında faaliyete geçtiyse de, Şirket ekonomik sıkıntılardan bir türlü kurtulamamış, sonunda bu yol 1929'da Devlet Demiryolları şebekesine katılmış ve Şirketin hayatı son bulmuştur.

Bir yıl sonra, 1 Mart 1924 günü, Meclis'in ikinci dönem, birinci toplama yılını açarken yaptığı konuşmada da Mustafa Kemal, "memleketin muhtaç olduğu şimendiferler hiçbir an gözümüzden uzak olmayacaktır. Her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmenin, durum ne olursa olsun bir gün geri kalmama ilkesinin, milletin gerçek ihtiyacına tamamen uygun olduğu kanaatindeyim" diyerek demiryolu yapımının önemini belirtiyor ve sürdürüleceğini ifade ediyordu. Bu konuşmada geçen "bir karış fazla şimendifer" sözü, 1950'li yıllara kadar bu alanda bir ilke ve bir slogan olmuştur.

Aynı yıl Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas yollarının yapılmasına ilişkin de bir kanun çıkarılmıştır. Bu yolların 5 yıl içinde yapılması öngörülüyordu ve inşaatlara hemen başlandı.

22 Nisan 1924 tarihinde çıkarılan bir kanunla varolan demiryollarını işletmek ve yenilerini yapmak üzere Anadolu Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında bir genel müdürlük kurulmuş ve aynı isimdeki Alman Şirketi'nin malı olan Anadolu ve Bağdat Demiryollarının devletçe satın alınması kararlaştırılmıştı.

Yapımına ilk başlanan Ankara-Kayseri demiryolunun 86 km.lik Ankara-Yahşihan bölümü 17 Nisan 1925 günü Yahşihan İstasyonun'nda yapılan bir törenle açıldı. Törende Başvekil İsmet, daha sonra 10. Yıl Marşı'nda yer alacak olan "bütün memleketi baştanbaşa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük azmimizdir" sözlerini dile getiriyordu.

Aynı yıl Kütahya-Balıkesir yolu için ödenek ayrıldı ve inşaat başlandı. Ayrıca Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu döşenmesi kararı alındı. Demiryolunun Kayseri'ye ulaştığı 1927 yılında, bu yolun Zonguldak'a bağlanması ve Diyarbakır'a kadar da uzatılması kararı alınıyor ve anlaşmalar imzalanıyordu.

1930 yılına gelindiğinde 1332 kilometre yeni demiryolu yapılmış, yabancı şirketlere ait 1802 km. demiryolu da devletçe satın alınmıştı. 2384 km. demiryolu halen yabancı şirketler tarafından işletilmeye devam ediyordu.

Demiryolu yapımı için 1924 yılı bütçesinin %7'sini bulan 9,8 milyon lira ayrılmıştır. 1928 yılında 28.9 milyon lirayla bütçenin %13,98'i, 1930 yılında da 28 milyon lira tutan %12,57'si tahsis edilmişti.

Bu arada pek çok toplumsal değişim ve dönüşümlerin başlangıcı olan devrimler tek tek gerçekleştiriliyordu. 1926 yılında Medeni Kanun kabul edildi, yeni takvim ve saat uygulamasına geçildi. 1927'de ilk nüfus sayımı yapıldı, sokaklara isim ve evlere numara verildi. 1928'de Türk Harflerinin Kabul ve Tatbiki Hakkındaki Kanun'un kabul edilmesiyle yazı devrimi yapıldı. 1929 yılında Ankara ile İstanbul arasında ilk telefon şebekesi faaliyete geçti. 1930'da Merkez Bankası kuruldu.

SERBEST CUMHURİYET FIRKASI'NIN KURULMASI

Toplumsal ve ekonomik alanda hızlı değişimler okurken 1930 yılında siyasal alanda da önemli bir hareket yaşandı. Ülkedeki tek siyasi parti olan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşundan beri iktidarda olan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın yanı sıra siyasi hayatta yer almak için 1924 yılında kurulan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın yalnızca yedi ay süren yaşamından sonra 12 Ağustos 1930'da İstanbul'da Serbest Cumhuriyet Fırkası kuruldu.

Günümüzde hala tartışılan ve birbirlerinden farklı biçimlerde yorumlanan bu yeni bir siyasi parti kurma girişiminde, 1929 yılında baş gösteren ve Türk ekonomisini de büyük ölçüde olumsuz yönde etkileyen dünya ekonomik krizinin, Türkiye'nin dış dünya ile ilişkilerinin ve Türkiye'de çok partili bir siyasal yapı kurma isteğinin etkili olduğunu söylemek mümkündür.

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kurucusu Ali Fethi (Okyar) Bey

Yeni Parti, Mustafa Kemal'in isteği üzerine o zaman Türkiye'nin Paris Büyükelçisi olan Ali Fethi (Okyar) Bey tarafından kurulmuştur. 1880 yılında doğan Fethi Bey, İttihat ve Terakki içinde sivrilmiş, daha sonra Osmanlı döneminde Paris Büyükelçiliği'nde ataşemiliterlik ve Sofya Büyükelçiliği yapmıştır. Dahiliye Vekili olarak, Mondros Mütarekesi'ni imzalayan Osmanlı heyetinde yer almıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin de ilk üyeleri arasında yer almış, 1921 ve 1922 yıllarında Fevzi Paşa ve Rauf Bey hükümetlerinde içişleri bakanı olmuş, 14.8.1923'te Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetlerinin sonuncusunu kurmuş, Cumhuriyet'in kuruluşundan 5 gün önce başbakanlıktan istifa etmiştir. Cumhuriyet'in kurulmasıyla İsmet Paşa başbakan olmuş, Ali Fethi Bey de Meclis Başkanlığı'na seçilmiştir.

1924 yılı Kasım ayında tekrar başbakan olan Ali Fethi Bey, 1925 yılı başında doğuda patlak veren Şeyh Sait isyanı sırasında o zaman kısa süren yaşamında Meclis'te muhalefeti oluşturan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'ndan da güvenoyu almış olmasına rağmen, kendi partisince yavaş ve gevşek davranmakla suçlanmış, Halk Partisi Grubunda yapılan oylamada güvenoyu alamamış, bunun üzerine 3 Mart 1925'te başbakanlıktan istifa etmiştir. Çok kısa bir süre sonra da milletvekilliğinden de ayrılmış ve Paris Büyükelçiliği'ne tayin olunarak yurt dışına gitmiştir.

Beş yıl sonra bu defa yeni bir muhalefet purtisi kurmak üzere ülkeye geri dönen Ali Fethi Bey'in Partisi'ne Cumhuriyet Halk Fırkasından 15 milletvekili girmiş, İstanbul İl Başkanlığını Prof. İsmayıl Hakkı Baltacıoğlu, Aydın İl Başkanlığını Adnan Menderes yapmıştır.

Resmi kuruluş gününden birkaç gün önce Mustafa Kemal ile Fethi Bey arasında gerçekleşen bir mektuplaşma yeni partinin politikalarına ve tutumuna ilişkin ilk işaretleri vermişti.

Fethi Bey, 9 Ağustos 1930 tarihli Gazi'ye yazdığı ve aynı gün basında da yer alan açık mektubunda "Tam ve hakiki cumhuriyetçi ve bütün manasıyla laik ve fakat C. Halk Fırkasının mali ve iktisadi ve dahili ve harici siyasetlerinin bir çok noktalarına mütearız bulunan ayrı bir fırka ile siyasi mücadele sahnesine atılmak arzusundayım" diyerek yeni bir siyasi parti kurmak istediğini bildirmişti.

SERBEST CUMHURİYET FIRKASI'NIN DEMİRYOLUNA İLİŞKİN GÖRÜŞ VE ELEŞTİRİLERİ

Mektupta ayrıca, "yek nazarda göze çarpan ve umumiyetle hissolunan bir sıkıntı vardır ki, bu da mali ve iktisadi vaziyetimizin geçirmekte olduğu buhrandır. Filvaki mevaddi iptidaiye (ham madde) fiyatlarında dünya piyasalarında hasıl olan düşkünlük hemen her memleketin iktisadi faaliyetlerinde az çok bir durgunluk meydana getirmiştir.

Ancak memleketimizde diğer yerlere nazaran daha fazla hissolunan iktisadi zayiata bu umumi esbaptan (sebepler) maade, hükümetin beş seneden beri takip etmekte olduğu mali ve iktisadi siyasetin amil olduğuna kaniim" diyerek Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kuruluşunda en önemli yeri ekonomik konuların ve buhranın tutacağının ilk işaretlerini vermiştir.

Mektupta, Hükümet'in iktisadi politikalarında sakıncalı gördüğü noktalara değinmiş, vergilerin yüksek olduğu, ithalatın fazla olduğu, Türk parasının değerinin düşmekte olduğu düşüncelerini ileri sürmüş "dahili sanatlar ve mahsullerimiz hakkıyle himaye ve teşvik edilmemiş" demiştir. Ayrıca "Hükümet milli kudretimizle gayri mütenasip ve bugünkü nesil için gayri müsmir masraflara girmiştir" iddiasında bulunmuştur. Bu iddia ile Partinin kurulmasına ilişkin daha ilk açıklama olan bu mektupla, ileride itiraz ve eleştiri konuları arasında yer alacak olan demiryolları politikasına değinmiştir.

Bu iddia, daha sonra açıkça belli olacağı gibi, demiryolu yapımının ulusal gücümüzün üzerinde olduğu ve bu iş için yapılan harcamaların yaşamakta olan kuşağa yararlı olmadığı gibi çok önemli iki unsur taşımaktadır.

Mustafa Kemal, 11 Ağustos 1930 tarihli cevap mektubunda, siyasi hayatın temeli saydığını belittiği laiklik konusunda hemfikir olduklarından memnun olduğunu belirtmiş, "millet işlerinin serbestçe münakaşa edilmesinin cumhuriyet esaslarından" olduğunu ifadeyle, hükümetin çalışmasına ilişkin eleştirilere hükümetin cevap vermesi gerektiğini söyleyerek, Fethi Bey'e bu girişiminde güvence veriyordu.

Fethi Bey, 10 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde yayınlanan ilk beyanatlarının birinde Mustafa Kemal'e yazmış olduğu mektupta yer alan demiryolları konusuna yine değiniyor, "açık söyleyeyim, bu memlekette şümendüfer yapılmasın diyen yoktur, şümendüfer yapılmalıdır" diyor, ancak bu konudaki eleştirileri de hemen şöyle sıralıyordu; "Fazla masraflar kısılmalıdır, mali iktidarımızdan fazlaya geçmemelidir, masrafları bugünkü hatlardan istifade edecek müstakbel nesillere taksim ve tahmil etmek vasıtalarını aramak lazımdır". Böylece İsmet Paşa Hükümeti'nin izlemekte olduğu demiryolu politikasına yönelik olarak Mustafa Kemal'e iletilen eleştiriler bu beyenatla kamuoyuna da duyurulmuş oluyordu.

11 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet*, "haber verildiğini nazaran" yeni partinin esas umdelerini açıklıyordu. Bunların arasında; adli ve mali işlerin düzeltilmesi, vergilerin azaltılması, suiistimallerin önlenmesi ve "şimendifer siyasetinin tebdili, bu işin uzun vade ile tediyesi şartıyla ecnebi sermayesine terki" de yer alıyordu. Partinin 11 maddelik programı birkaç gün sonra yayınlandı. Bunlardan 6 tanesi doğrudan, 1 tanesi de dolaylı olarak iktisadi ve mali işlerle ilgiliydi.

Hemen hiç hazırlık yapılmadan, Ali Fethi Bey'in yakın çevresinin bile katkısını almadan, kendi başına hazırladığı parti programı, düzenli ve sistematik bir ana ilkeler bildirgesi değil, Fethi Bey'in Cumhuriyet Halk Fırkası'nın iktisat politikasına yönelttiği eleştirilerin genel bir özeti biçimindeydi. (Tekeli İ., İlkin S., *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, Ankara: 1977, s.157).

Programın 3. Maddesi "Fırka devlet varidatının semereli surette sarfına dikkat ve büyük nafıa teşebbüsleri masraflarının yalnız bir nesle tahmilinden içtinap eder" biçimindeydi. Bu madde, Atatürk'e yazılan mektupta belirtilen, demiryolu yapımının yeterince verimli olmadığı ve bu işe harcanan parasal yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmekte olduğu eleştirilerinin, parti programına alınmış haliydi.

O sıralarda, dünya buhranının Türkiye üzerine etkilerini incelemek ve bir merkez bankası kurulması hakkında görüş bildirmek üzere davet edilen Alman Merkez Bankası direktörlerinden Dr. Müller isimli bir yabancı iktisatçı bu konular üzerinde çalışmış ve de bir rapor hazırlamıştı. Bu raporda da demiryolu konusuna yer verilmiş, yeni demiryollarının kendi giderlerini, gelirleriyle karşılayamayacağı, mali yardım gerektireceği, yabancı şirketlere yapılan ödemelerin uzun dönemde döviz açığı yaratacağı, bunun da milli paranın değeri üzerinde olumsuz etki yapacağı belirtilmekteydi.

Serbest Cumhuriyet Fırkasının, hükümetin demiryolu politikasına yönelttiği eleştirilerde bu raporun etkisini görmek mümkündür. Nitekim Fethi Bey, "Müller raporunun bütün tenkitlerine iştirak ederim. Benden sarahat isteyenler, bunu okusunlar kâfi" (*Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1930) diyerek rapordaki görüşlere aynen

katıldığını belirtmektedir.

Ancak yabancı bir iktisatçı olan, Türkiye'nin hangi şartlarda o günlere geldiğini bilmek ve değerlendirmek durumunda olmayan Dr. Müller aynı raporunda "bu hatların bazı iktisaden olumlu sonuçları olmakla beraber, en büyük önemi, memleketin güvenliğini sağlayacak bir nitelikte olmalarıdır" tespitini de yapmakta, böylece demiryolu politikasının tüm yönleriyle birlikte değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. (Dr. K. Müller, "Türkiye'de Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankasının Tesis Hakkında Mütalaname", Tekeli, İlkin, 1977: 603)

Fethi Bey, 16 Ağustos tarihli beyanatında "harice itimat telkin etmek ve bu suretle ecnebi sermayesinin memlekete istekle gelmesine yol açmak lazımdır" düşüncesini de dile getirmiştir. Ancak demiryollarını yabancı sermayeye yaptırma konusunda açık bir ifade hiç bir konuşmada kullanılmamış, böyle bir amaç, parti programında da yer almamıştır.

İsmail Yıldırım'ın "1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası da demiryolu siyasetinin basitleştirilmesi için bu işin, uzun vade ile ödenmesi şartıyla yabancı sermayeye bırakılmasını programına alarak, demiryolu inşaatlarının bütçeden finanse edilmesine karşı çıkmıştır" (Yıldırım İsmail, "Cumhuriyet Dönemi Demiryollu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 15, sayı 44, s. 606) tezi doğru değildir.

Demiryolu işinin yabancı sermayeye bırakılması, sadece, yukarıda değinildiği gibi 11 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde "Ali Fethi Beyefendi programına üç gün sonra neşredeceklerine göre muhteviyatı hakkında kati bir fikir hasıl etmek imkanı olmamakla beraber, haber verildiğine nazaran" muhtemel maddeler arasında sayılmıştır. İki, üç gün sonra yayınlanan parti programında böyle bir madde yer almamaktadır.

Parti programının 5. Maddesinde "Fırka, memleketin iktisadi hayatının inkişafında her türlü teşebbüs erbabının zahiridir (koruyucu). Girişilmesi icap eden iktisadi işlerde fertlerin kuvveti gayri kâfi görüldükçe, devlet doğrudan doğruya teşebbüs eder" hükmüyle de Parti'nin özel girişimden yana olduğu, ancak özel girişimin yeterli olmadığı alanlarda devletin ekonomik girişimlerde bulunabileceği düşüncesi dile getirilmiştir.

Programda demiryolu politikasıyla ilgisi olan şu amaçlar da yer almıştır; "Madde 7. Dahili sanatların canlanması ve kolaylıkla inkişaf etmesi Fırkanın vasıl olmak istediği mühim hedefidir... Yerli mahsullerin himayesi ve hariç piyasalarda sürümlerinin temini için tedbirler alınacaktır. Nakliyat ve liman tarifeleri de bu maksatlara hizmet edecek surette tanzim olunacaktır."

Siyaset ve ekonomide liberalleşmeden yana tavır koyan yeni partinin, bir andan da programında bile himayeden ve belli tarifeler uygulamaktan söz etmesi, 1929

Başbakan İsmet (İnönü) Paşa Kızılırmak üzerindeki bir demiryolu köprüsü inşaatında inceleme yaparken

Dünya ekonomik buhranın yarattığı sorunların çözüm önerileriyle benimsenmek istenen temel ilke arasında tam bir uyum sağlanamadığını göstermektedir.

Başvekil İsmet Paşa'nın o güne kadar, devletçilikten hiç söz etmemiş olmasına rağmen, başta demiryolları olmak üzere pek çok ekonomik faaliyeti devlet eliyle sürdürmekte olduğu bir sırada, yeni Parti'nin programı, devletçilik-liberalizm ile sağ-sol tartışmalarını alevlendirdi.

Serbest Cumhuriyet Fırkasının ideologlarından olan Ahmet Ağaoğlu demiryolunu da örnek vererek bu tartışmaya şöyle katılıyordu: "Mesela şimendifer işletmek, madenleri ve memleketin tabii servetlerinin istismar eylemek gibi faaliyetleri eline alan devlet sola doğru gitmiş mahiyetlerdir. Lakin bu istismar ameliyesini bizzat kendisi ve memleketin kendi anasırı (unsurları) ile yaptırmak imkânını bulmak lazımdır. Mesela, Fransız şimendiferlerini devlet işletir. Fakat raylarını, lokomotiflerini ve diğer levazımını da Fransız sanayii, Fransız ilmi, Fransız mesaisi yapmaktadır.

Devlet bu gibi teşebbüsleri üzerine alırken işbu anasırı (unsurlar) himaye etmek ve onları azami derecede istifade ettirmek maksadıyla yapıyor. Amelenin ücretini

artırıyor, münakalatın tarifesini uzatıyor." Ahmet Ağaoğlu, bu sözleriyle, İsmet Paşa Hükümetinin izlemekte olduğu demiryolu politikasını ilke olarak savunuyordu. Demiryollarının devlet eliyle işletilmesinin yerli sanayii ve işgücünü koruyup, geliştirdiğini, ve hatta ideolojisinin oluşumuna katkıda bulunduğu yeni Parti'nin gelecekteki hedefleri arasında yer alan ulaşım tarifelerinin ulusal çıkarlara göre düzenlenmesinin bile ancak bir taraftan da karşı çıkılmaya çalışılan devlet işletmeciliğiyle mümkün olabileceğini belki de istemeyerek, söylemek zorunda kalıyordu.

Ağaoğlu aynı yazıda devamla "Türk köylüsünün varidatının yüzde otuz beşini elinden alıp ecnebi sermayesine vermek ve aynı zamanda da gene ecnebi sermayesine yüzde yedi faiz vererek, işletme masraflarını da yüzde dört yüz artırarak devlet hazinesinin çıkmaz bir yola sevk edildiğini" söylüyordu. (Ağaoğlu, Ahmet, *Serbest Fırka Hatıraları*, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul: t.y., s.116)

Burada Serbest Fırka'nın genel eleştirilerinden biri olan vergilerin yüksekliğine değinilerek bu vergilerden oluşan devlet gelirlerinin çok büyük bir bölümünün demiryolu yapımında çalışan yabancı şirketlere ödendiği, bu şirketlere yüksek faiz verildiği ve işletme masraflarının yükseldiği belirtilerek, bütün bunların yanlış olduğu ve devlet hazinesine zarar verdiği iddia ediliyordu.

Getirilen eleştiri, demiryollarının yabancı şirketlere yaptırılmasınaydı. Bu işi "memleketin kendi anasırı ile yapma imkânı" yaratılamamıştı. Yazıda verilen Fransız demiryolları örneğinden hareketle, Türkiye'deki demiryolu politikalarının, Avrupa'dakilerinin aksine ulusal unsurları koruyup, geliştirmediği iddiası dile getirilmiş oluyordu.

Demiryollarının devlet eliyle yapılması yaklaşımını doğru bulan, ancak uygulamada yabancı şirketlerin çalıştırılmasını eleştiren ve bunlara yüksek faizler verildiğini iddia eden Ağaoğlu, "buna ne etatizm, ne sağ, ne sol, ne ön, ne arka denir" yorumunu yapıyordu.

BAŞVEKİL İSMET İNÖNÜ'NÜN SİVAS NUTKU

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın hükümetin demiryolu politikasına ilişkin eleştirilerine, 11 maddelik parti programının bir maddesinin bu konuya ayrılmasına, Başvekil İsmet Paşa'dan ilk tepki, 27 Ağustos günü gelmiştir. İsmet Paşa, Yalova'da verdiği beyanatta "şümendüfer siyasetimize hücum etmek delalettir" sözüyle çok sert bir karşılık vermiştir. Yeni Parti'nin tutumunu da şu sözlerle eleştirmiştir; "Ben şümendüfer işine ehemmiyet verdiğim için itiraz olunacağını asla beklemezdim. Ve belki de neden daha ziyade yapılmadı diye tenkit edileceğimi tahmin ediyordum. Daha ziyade yapmak niçin mümkün olmadığını izah

mecburiyetinde kalsaydım bunu tabii görürdüm" (*Cumhuriyet*, 27 Ağustos 1930).

İsmet Paşa, bu izahı 3 gün sonra çok ayrıntılı bir biçimde yapacaktır. Ankara-Sivas Demiryolu tamamlanmıştır. Sivas İstasyonu, 30 Ağustos Zafer Bayramı günü büyük bir törenle açılır. Çok coşkulu geçen bu törende, konuşmacılar çifte bayram yaşandığını söylüyor, Sivas halkı adına konuşan Doktor Necdet "toprağın beline, vatanın bir zerresi bütününden ayrılmasın diye, çelik kuşak bağlıyoruz" sözleriyle demiryolu politikasının yarattığı ulusal heyecanı ve sevinci dile getiriyordu. Katar düdüklerini çalarak istasyona yaklaşırken bütün halk, bilhassa kadınlar "Yaşasın Cumhuriyet" diye bağırmaya başladılar (*Cumhuriyet*, 2 Eylül 1930).

İsmet Paşa törende "demiryolu politikasını Cumhuriyet rejiminin tüm politikalarını bütünlüğe kavuşturan ana eksen olarak sunduğu ve Cumhuriyet tarihinin en önemli belgelerinden biri olan konuşmasını" (Bilsay Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası*, Ankara: 1988, s. 95) yaptı.

Uzun konuşmanın büyük bir bölümü demiryollarına ayrılmıştı. İsmet Paşa, devlet eliyle ve devlet bütçesinden demiryolu yapımının niçin zorunlu olduğunu ayrıntılı biçimde anlatmış, Osmanlı ve milli mücadele döneminden başlayarak, şartların kendilerini devletçiliğe nasıl yönelttiğini açıklamış ve ilk defa ılımlı devletçilikten yana olduklarını söylemiştir.

İzlediği demiryolu politikasının temel dayanaklarını ve unsurlarını anlatan İsmet Paşa, önce bu politikanın bir ulusal güvenlik boyutunun olduğunu belirtmiş ve bu konuda şunları söylemiştir. "Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu... Sabittir ki, İzmir'in servet ve emniyetinin her tehlikeden azade olmasının başlıca vasıtası, Sivaslının yirmi dört saat sonra İzmir'i müdafaa edecek imkana malik bulunmasıyla tahakkuk edebilir. "Bunun yanına daha sonra diğer siyasal unsurları da eklemiş ve "Milli devlet için şümendüfer ihtiyacı; milli vahdet (birlik), milli müdafaa ve milli siyaset, milli istiklalin muhafazası meselesidir" demiştir. Bu sözlerden de anlaşılacağı gibi, devletin kuruluş aşamasında verilen büyük bağımsızlık savaşında, ülke içinde yeterli ulaşım imkanlarının bulunmayışı en büyük engellerden birini oluşturmuştur.

Bu deneyimi bizzat yaşamış olan İsmet Paşa, başbakan olarak yürütmekte olduğu, zamanının en güçlü ve modern ulaşım aracını ülke geneline yayma girişimini ulusal güvenliği sağlamanın bir temel unsuru olarak görmektedir. Şimdi yeni kurulan partinin başkanı olarak politikalarını eleştiren Fethi Bey'in başbakanlığı sırasında daha altı yıl önce meydana gelmiş olan Şeyh Sait İsyanı ve diğer yerel ayaklanmalar gerçekten de ulusal birliğin sağlanması için çaba gösterilmesi gerektiğini göstermekteydi. Bu birlik, gerek toplumsal ve kültürel bütünleşmenin sağlanması, gerekse devlet gücünün gerekli müdahalelerde bulunabilmesiyle elde edilebilecekti. Bunun için de hızlı ve güvenli bir ulaşım zorunluydu.

İsmet Paşa, yine aynı konuşmada "milli vahdet meselesi haline gelen şümendüfer ihtiyacını bugün bir tehlikenin meydanda görünmemesi, tecil edilmesini teşvik etmez" diyerek demiryollarının ulusal birlik ve bütünlüğünü sağlamada en önemli unsurlardan biri olduğunun bir kere daha altını çizmiştir. Nitekim bu konuşmadan dört ay sonra patlak veren Menemen olayı, devletin güvenlik güçleri tarafından bastırılmıştır.

Ulusal devletin oluşabilmesi, bu devleti oluşturan unsurların tamamlanıp, geliştirilebilmesi için demiryolları bir ihtiyaç olarak gösterilirken, bu unsurlar arasında ekonomik gelişme ve kalkınmadan söz edilmemesi dikkat çekicidir. Demiryolunu zorunlu kılan unsurlar arasında ekonomi yoktur, zorunluluğun nedenleri ekonomiden daha önemli, daha yaşamsaldır. Demiryolu yapımının verimli ve ekonomik olmadığını, yükün tek bir kuşağa yüklendiğini ve gereğinden fazla harcama yapıldığını iddia etmekte olan Fethi Bey'e Serbest Fırka'ya doğrudan ve çok ağır bir cevap, bu konuşmada ilk önce ulusal birlik ve demiryolu bağlantısı içinde şu sözlerle verilmektedir: "Milli vahdet, milli mevcudiyet meselesi tehir kabul etmeyen şeylerdir. Sivas'a gelmek için, işte bu kadar tenkit edilen masraf ve sıkıntılar iktihamı (karşı durma göğüs germe) ile beraber yedi sene geçti. Hudutlara varmak için belki bir yedi sene daha geçecektir. Bu kadar istical (acele etme) ve telaşımızla ancak on beş senede hallolunabilecek bir meselenin daha kaç sene sürüncemeye tahammülü olduğunu kim, hangi cesaretle ve neye güvenerek iddia edebilir?" Güçlü bir kanıtlandırmaya dayalı ve doğrudan Fethi Bey'e yönelik bu ithama, Fethi Bey daha sonraları hiç cevap verememiş, biraz da programıyla çatışan bir biçimde "demiryolu yapılmasın diyen yok ki" demekle yetinmek zorunda kalmıştır.

SCF'nin demiryolu yapımının ekonomik olmadığı ve yükün tek bir kuşağa yüklendiği eleştirisine karşı demiryolu politikasının siyasal açıdan savunulmasından sonra, doğrudan ekonomik ve mali gerekçelerle de cevap verilmiştir.

Parasal yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmesine karşı çıkan SCF, bunun diğer kuşaklara nasıl dağıtabileceğine ilişkin bir öneri getirmemiştir. Ancak hemen akla gelebilecek öneri, dış ve iç borçlanmadır. Demiryolları giderlerini yurtdışından dış borçlanmayla sağlama konusunda, önce yine ülkenin mali ve ekonomik bağımsızlığına ilişkin bir gerekçe gösteren İsmet Paşa, "Lozan'da Avrupa mahrum edildiği bütün imtiyazları Türk milletinin geçireceği mali buhranlar sayesinde kamilen istirdat (tamamen geri alma) etmek ümidinde idi" diyerek, Lord Curzon'un sözlerini hatırlatıyor, o dönemdeki tüm ekonomik ve siyasal kararların alınmasında en temel ilke olan dışa bağımlılık tehlikesi yaratabilecek her girişimden kaçınma yaklaşımının demiryolu yapımında da geçerli olduğunu belirtiyordu.

Doğrudan ekonomik gerekçesini de şöyle ifade ediyordu; "Muarızlarım (karşı çıkanlar) bize zararı olmayan şeraitle para geldi de ben bunu kabul etmedim mi demek istiyorlar?" sorusuyla, yabancı sermayenin Türkiye'de yatırım isteğinde bulunmadığını söylüyor, bunu da karşıtlarının iddialarını kullanarak şöyle kanıtlıyordu: "hem niçin, şümendüferlerimizi yapabilmek için Avrupa sermayesi teşne (istekli) olsun? Bunlar iktisadi teşebbüsler midir? Bence iktisadidir, ana muarızlarımın ve sermayeden anlayan mütehassısların sözlerine bakılırsa iktisadi değildirler. Eğer iktisadi değiller ise, tabii sermaye bunlara heves etmez."

Siyasal endişelerle o dönemde zaten yakınlık duyulmayan yabancı sermayenin, Türkiye'de yatırım yapmakta, yapacağı yatırımların yeterince kârlı olmayacağını düşündüğü için girişimde bulunmadığı, dolayısıyla bu yönde yapılan eleştirilerin haksız olduğu kanıtlanıyordu.

Fethi Bey'in, düşüncelerine tamamen katıldığı ve bunları bir ölçüde de kendi tezleri olarak ileri sürdüğü yabancı uzman Dr. Müller'in ve dolayısıyla SCF'nin görüşleri de nutukta şöyle irdeleniyordu; "Mösyö Müller'in raporunu benim politikamın aleyhine bir hüccet (kanıt) zannetmek garip bir şeydir. Milli para meselesini mütalaa etmek için getirilmiş olan Mösyö Müller mali sıkıntılarımızın ana sebeplerini iki noktada hülasa eder; müdafa-ı milliye masrafları ve şümendüfer masrafları. Demek ki Mösyö Müller'in ihtisası haricinde bulunan milli müdafaa ve milli şümendüfer noktalarında vuzuh ve kanaat hasıl olursa, mali idare nokta-i nazarından yaptığımız esaslı bir hata yoktur" diyen İsmet Paşa, bu iki alandaki masrafların çokluğunu kabul ediyor ve savunuyordu. Savunması, bu sözlerin hemen arkasına eklediği "Milli şümendüfer mesellesi Mösyö Müller'in mütalaası hududu haricinde olan bir milli vahdet meselesidir" düşüncesinin vurgulanarak tekrar edilmesine dayanıyordu.

Yukarıda daha önce belirtildiği gibi, başka ülkelerde gerçekleşmesi çok uzun yıllar alabilecek işlerin Türkiye'de kısa sürede başarıldığını takdir ettiğini raporunda belirtmiş olan yabancı iktisatçı Dr. Müller, bu başarılan işler arasında ordunun, bahriyenin, demiryolu şebekesinin güçlendirilmesi ve genişletilmesini sayıyor, adalet alanındaki çağdaşlaşmayla yazı devrimini özel olarak vurguluyordu.

Alman iktisatçı Dr. Müller, bu tespitiyle aslında İsmet Paşa'nın eleştirilerinin dışında kalıyor, bu tespiti hiç yapmayan, yalnızca "Dr. Müller'in gösterdiği ve İsmet Paşa'nın da kabul ettiği mali sıkıntılardan şikayet eden Fethi Bey, olayları ve ilişkileri bir bütün halinde göremeyen yeni bir siyasal lider olarak nitelenmek tehlikesiyle karşılaşıyordu.

SCF'nin demiryolları konusunda temel eleştirisi olan mali yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmeyip, gelecek kuşaklara da yayılmasının, programda ve beyanatlarda belirtilmeyen bir diğer yolunun iç borçlanma olması mümkündür. Konunun bu

yönünü de Başvekil İsmet Paşa, Sivas nutkunda ele almış ve "memleketin bütün yükünü bir nesle yüklettiğimden şikayet olunuyor. Çok gösterişli bir fikir olmak üzere birçok neslin istifade edeceği işlerin birçok nesle yüklenmesi lüzumundan bahsolunuyor. Uzun vadeli istikraz demek olan bu tedbirin şimdiye kadar tatbikine imkân olmadığına kani iseniz, bu itirazın dermeyanına sebep ve hikmet kalmaz" diyerek vatandaşların ekonomik güçlerinin böyle bir borçlanmaya katılmaya el vermediğini söylemiştir.

Yine o günlerde ekonomi ve maliye üzerinde incelemelerde bulunmak üzere Türkiye'de bulunan Fransız ekonomi uzmanı Charles Rist hazırladığı raporda, demiryollu yapımı ve kamulaştırılması masraflarının yüksek olduğunu söylüyor, ancak yapılmasına karar verilen bu işin finansmanı için başka bir yol olmadığını, "iç ve dış borçlanma yollarının ikisine de başvurma imkânının bulunmadığını belirtiyordu (Charles Rist, "Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor, 15 Eylül 1930", Tekeli, İlkin, 1977: 645).

Dünya ve Kurtuluş savaşlarından 6-7 yıl önce yorgun ve bitkin biçimde çıkmış ve yüzyıllar boyu ihmal edilmiş harap bir ülkenin insanlarının, günlük yaşamlarını sağlamanın çok üzerinde gelirler elde ederek, bunların bir bölümünden yaptıkları tasarruflarla da devletin uzun vadeli bir borçlanmasından tahvil veya hisse senedi alabileceklerini düşünmek mümkün olmadığına göre ve bu durum iktisatçılarca da tespit edildiğine göre, demiryolu yapımının mali yükünü ileriki nesillere yayma düşüncesini ileri sürme ayrıntılarıyla düşünülmemiş , gerçekleştirilmesi olanaksız bir istek olarak boşlukta kalmıştır.

İsmet Paşa ayrıca bugün harcanan paraların çok daha fazlasının ileriki yıllarda da harcanması gerektiğini, gelecek kuşakların da üzerinde bu yüzden zaten yeterince yük olacağına ilişkin bir düşünceyle de, SCF'nin tezini çürütmeye çalışmıştır.

Demiryolu yapımında çalışan yabancı şirketlere fazla ödemelerde bulunulduğu konusuna da değinen Başvekil, sınırlı da olsa bazı ağır faiz ve komisyonculuğu göze almak zorunda kaldığını, şirketlerle yapılan sözleşmelerin sürekli elden geçirildiğini belirtmiş "hatlarımız aynı zamanda iktisadidir, en ucuz bir şekilde inşa ediyoruz" diyerek bu konudaki eleştirileri ve söylentileri cevaplandırmıştır.

İsmet Paşa 30 Ağustos 1930 günü Sivas istasyonunun açılış töreninde yaptığı bu uzun konuşmasının tamamını demiryollarına ayırmış, bu alanda izlediği politikayı savunmuş ve eleştirileri cevaplandırmıştır. Liberalizm, devletçilik ve tekeller konularına da kısaca değindiği bu konuşmada Başvekil, ilk kez ılımlı devletçi olduklarını söylemiş, "bizi bu istikamete sevk eden bu memleketin ihtiyacı ve bu milletin fikri temayülüdür" sözleriyle de devletçiliğe yönelmelerinin gerekçelerini göstermiştir.

O yıllarda Avrupa'da pek çok ülkede uygulanmakta olan devletçiliğe Türkiye'nin geçişinde, dünyadaki gelişmelerin yanı sıra İsmet Paşa'nın belirttiği ülke içi şartların rol oynadığının en belirgin örneği de yine demiryolu alanında yaşanmıştır.

Yukarıda daha önce belirtildiği gibi, 1924 yılında Samsun'da kurulan Samsun Sahil Demiryolları Şirketi, 37 km.lik Samsun-Bafra arasını işletmeye açmış ama başarılı olamamış ve kısa bir süre sonra da devlete devredilmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki bu en büyük özel sektör girişiminin, devletçe desteklenmesine rağmen başarılı olamaması, Türkiye'de 1930'lu yıllarda devletçiliğe yönelişin önemli nedenleri arasında yer almıştır.

ALİ FETHİ BEY'İN İZMİR NUTKU

Serbest Cumhuriyet Fırkası ilk büyük kitlesel gösterisini, Başvekilin Sivas konuşmasından bir hafta sonra İzmir'de yaptı. 7 Eylül günü yapılan ve Parti'nin kapatılmasına kadar varan olayların yaşandığı açık hava toplantısında konuşan Parti Başkanı Ali Fethi Bey, liberalizm, yabancı sermaye, tekeller konularına değinmiş ve demiryollarına ilişkin olarak da İsmet Paşa'ya cevap vermeğe çalışmıştır.

Ancak ileri sürdüğü görüşler eskilerin tekrarından ibaret kalmış, liberalizm ve devletçilik konularında doktriner bir tartışmaya girmiş olmasına rağmen, bu doktrin farkının demiryolları konusuna yansımasına ilişkin ilkesel bir görüş sunmamıştır. "Demiryollarının gerek vatan müdafaası, gerek iktisadi nokta-i nazardan faydasını inkâr etmek asla hatırımızdan geçmemiştir" diyerek demiryolu yapılmasının gerekli olduğunu kabul etmiş, yalnızca "bizim iddiamız demiryollarının gayet ağır şartlarla yapılmakta olmasıdır" sözleriyle de önceki iddiasını tekrarlamıştır. Yabancı şirketler adına hükümetle anlaşma imzalayan kişileri "avanturiye takımından" olmakla suçlamış, bu şirketlerle yapılan bazı anlaşmaların sonradan bozulup değiştirilmesini de buna bağlamıştır.

Hükümetin demiryolu politikasına yöneltti̇ği eleştirileri de, Başvekilin Sivas konuşmasının etkisiyle de olsa gerek, azaltmış, "halkın cebinden demiryolu inşası için çıkan paraların israf ve zarara uğratılması bugünkü demiryolu siyasetine karşı yükselttiğimiz itirazların esasını teşkil eder" diyerek, çok olağan ve sınırlı bir muhalefet görünümü içine girmiştir.

Programda yer alan giderlerin sonraki kuşaklara da aktarılmasından konuşmada hiç söz edilmemiş, yeniliği ve değişmeyi savunmaya girişen yeni kurulmuş bir partinin başkanı olarak Fethi Bey, 11 maddeden oluşan parti programının bir maddesini oluşturan bu konuya Başbakanın bir hafta önce getirdiği eleştirilerin hiç birini cevaplandırmamıştır. Bu konuda gösterdiği suskunlukla adeta başbakanın eleştirilerini kabul etmiş ve üç hafta kadar önce yayınlanmış olan parti programının

bir maddesinden vazgeçmiştir.

İsmet Paşa'nın Sivas nutkunda ilk kez ılımlı devletçi olduğunu açıklamasıyla, Serbest Fırka'nın liberalliği daha bir ön plana çıkmış ve önem kazanmış oluyordu. Bu farklılığın ülkenin geleceği açısından çok büyük anlamları olabilirdi. Oysa Fethi Bey konuşmasında demiryolu politikasından hareketle aşağıdaki sözleriyle bu farklılığı adeta en aza indiriyordu; "Demiryollarımızı emin bir suretle hudutlarımıza kadar ulaştırmak için çiftçinin, esnafın ve tüccarın mali kabiliyetini göz önünde bulundurmak ve bu vergi menbaalarını korumak lâzımdır... İşte Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın liberal siyasetiyle Sivas nutkunda tebaruz eden siyaset arasında en mühim fark, bizim bu iktisat amillerini ve istihsal kuvvetlerini rencide etmemek hususunda göstereceğimiz itinadan ibarettir".

1930 yılı Eylül ayında yapılan bir ara seçim sonucu Fethi Bey, Gümüşhane mebusu olarak meclise girdi. Ekim'de yapılan yerel seçimlerde, SCF yeni bir parti için büyük sayılacak bir başarı elde etti, 502 belediyeden 22'sini ve bu arada Samsun belediye başkanlığını kazandı.

Bu arada Hükümet istifa etti ve İsmet Paşa tarafından kısa bir süre içinde tekrar kuruldu. 2 Ekim 1930 günü Meclis'te okunan yeni İsmet Paşa Hükümetinin kısa programında, iyice kendini gösteren ekonomik buhranın etkilerinden vatandaşları korumak için, muhtemelen Serbest Fırka deneyiminden de yararlanılarak, bazı yeni düzenlemelere yer veriliyor, demiryolu politikalarında ise bir değişme olmadığı ve aynen sürdürüleceği şu sözlerle ifade ediliyordu; "Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatan imarı ve muvasalatı (ulaşım), faaliyetlerimizin başlıca sahası olacaktır. Şümendüfer siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu senelerde her sahada milli birlik ve emniyet ve iktisadi kudretin inkişaf ve suhulete mazhar olacağından şüphemiz yoktur." (Kazım Öztürk, *Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları*, İstanbul: 1968, s.142)

1 Kasım 1930 günü, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni çalışma yılı açılırken yaptığı konuşmada Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal, Hükümet'in demiryolu politikasını şu sözlerle övüyordu; "Geçen senenin mühim hadiselerinden biri de Sivas'a şümendüferin vasıl olmasıdır. Bu kadar müşkülat içinde vatanı bir misli daha genişletmeye ve kuvvetlendirmeye medar olan bu eserin, müstakbel Türk nesilleri tarafından şükranla yad olunacağına eminim." (*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, Cilt I, Ankara: 1997, s.383)

Serbest Cumhuriyet Fırkasının kurulmasını isteyen ve destekleyen Mustafa Kemal'in bu partinin demiryolu konusundaki sözlerinden hiç etkilenmediği, İsmet Paşa hükümetinin demiryolu politikasından memnun olduğu anlaşılmaktadır. Hatta ikinci cümlenin son bölümünün demiryollarının gelecek nesillere yük olacağını iddia eden Fethi Bey'e karşı bir cevap olarak söylendiğini düşünmek

mümkündür.

Cumhurbaşkanının Hükümetin dünya buhranı karşısında aldığı önlemlerden de memnun olduğunu belirttiği bu açış konuşmasından, politikalarının Cumhurbaşkanınca onaylandığını anlayan ve bundan cesaret alan İsmet Paşa, ertesi gün Meclis'te yaptığı bir konuşmada zaten zor durumda olan ve çeşitli suçlamalarla karşılaşan Serbest Cumhuriyet Fırkasına ve Fethi Bey'e yeniden yükleniyordu.

Devletçilikten söz etmeksizin, "milli iktisat"ı savunuyor, demiryolu konusundaki eleştiriler hakkında şunları söylüyordu: Fethi Bey tenkitlerini, en büyük masraf olarak şümendüfer üzerinde temerküz (toplama) ettirdiler. Şümendüfer üzerinde açtıkları mücadeleden ne perişan, ne hazin ricat (geri çekilme) gösterdiklerini hatırlamaz mısınız? İlk yapılacak iş değildir dediler ve iddia ettiler ki, tehiri kaabildi. İspat ettim ki ilk ihtiyaçtı ve tehiri kaabil değildi. Başka suretle para bulmak kaabildi dediler. Kendilerine gösterdim ki devlet hazinesinden başka bir vasıta ile yapmak kaabil değildi. Nihayet bula, bula buldukları, iki, üç hat için kısa vadeli yaptığımız mukavelelerdir. Ama bu mukavelelerde millet kendilerinin tasavvur ettikleri zarara uğramamıştır...

Şümendüferlerden vazgeçmiyoruz. Bu memleketi tam bir uzuv halinde idare olunur, milli vahdeti temin olunmuş, milli müdafaası imkân dahiline gelmiş bir vücut haline getirmek bizim için hayati bir meseledir."

Serbest Cumhuriyet Fırkası Cumhuriyet Halk Fırkası arasındaki demiryolu tartışması bu sözlerle bitiyordu. Çünkü demiryolu konusundaki muhalefeti zayıf kalan, zaten ülke koşulları gereği olarak ve başarıyla sürdürülmekte olan ve tüm çevrelerden ve vatandaşlardan destek gören demiryolu politikasını en önemli tenkit konuları arasına almakla, bunu bir program maddesi haline getirmekle yanlış yapan Serbest Cumhuriyet Fırkası, yaptığı diğer bazı yanlışlıkların veya kendisine yüklenen haklı, haksız suçlamaların ağır yüküne daha fazla dayanamıyordu.

Fethi Bey, Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı feshettiğini 17 Kasım 1930 tarihli bir yazıyla İçişleri Bakanlığına bildirdi.

1940'lı yılların başında Ankara Garı... Binanın tepesinde bulunan Alman Telefunken malı hoparlörler 'ihbar ve seyrüsefer hakkında tafsilat' verdiği gibi radyoda söylenen nutukları ve 'büyük muharerenin gidişatı' hakkındaki son gelişmeleri de yolculara bildiriyordu.

Bir Garın Tarihinde Yolculuk

Gülseren MUNGAN YAVUZTÜRK

Kim derdi ki; pek çok uzmanın gerçek anlamda ilk Türk tiyatrocusu kabul ettiği ünlü Ahmet Fehim Efendi günün birinde, Balık Pazarı'ndaki Kocamanoğlu Tiyatrosu'nda temsiller vermek üzere, İstanbul'dan Ankara'ya gelecek ve yalnızca Geyve'ye kadar olan kısmında trenle yol alınabilen bir yolculuğun sonunda ulaştığı bu bozkır kentinde, yaşamından geçecek tam iki buçuk yılın içinde, gün gelip kente ulaşan demiryolunun işletmeye açılışına tanık olacak, hatta tanıklığın da ötesine geçerek bu tarihi olayın kutlanışında etkin bir de rol üstlenecek.

On parmağında on marifet olan Ahmet Fehim Efendi'nin anlattıklarına bakılırsa, Anadolu Demiryolları Kumpanyası'nın İzmit'ten Ankara'ya doğru döşemekte olduğu 485 kilometrelik demiryolu hattının tamamlanmak üzere olduğu günlerde; Ankara Valisi Abidin Paşa, yoğun bir telaşın içindedir. Vali Paşa, vilayetteki görevlilere Ankara Kalesi'nin derhal badanalatılmasını emretmekle kalmamış; kentte resim ve tabela konusunda herkesin üstat kabul ettiği Ahmet Fehim Efendi'yi de çağırtarak onu kalenin tren yolundan görünen duvarına, uzaktan seçilecek büyüklükte bir Osmanlı arması resmetmekle görevlendirmiştir (Alpman, 1977: 68-85).

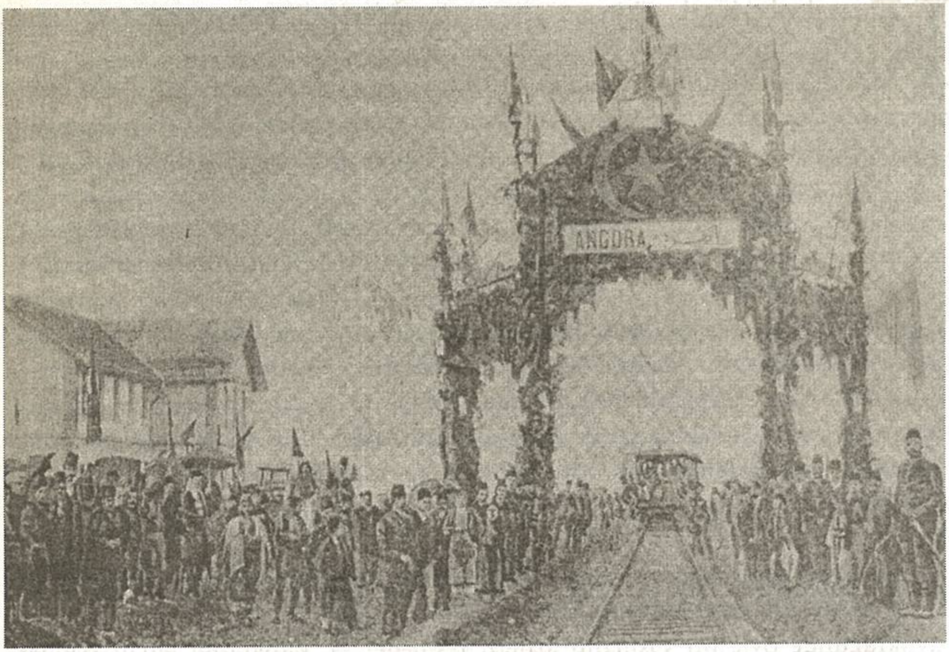
Yanına vaktiyle Ankara'ya yerleşmiş eski bir nakkaş olan yardımcısı Yanko'yu alarak hemen işe koyulan Fehim Efendi, kalenin duvarına yaklaşık kırk metrekare büyüklüğünde öyle bir Osmanlı arması resmeder ki; kullandığı güçlü renkler sayesinde arma, tam istenildiği gibi ta uzaklardan bakıldığında bile hemen göze çarpmaktadır.

Vali Abidin Paşa'nın Ankara Garı'nın açılış hazırlıkları kapsamında, Fehim Efendi'ye verdiği görev yalnızca bununla sınırlı kalmaz. Ondan bu olağanüstü kutlama nedeniyle şehrin süslenip güzel taklarla donatılması için Milli Eğitim Müdürü'yle birlikte çalışmasını ister.

Zaman, 1892 yılının Teşrinisani başlarıdır ve Ankara'nın yepyeni garına bir katarın ilk kez girişine az bir zaman kalmıştır. Ahmet Fehim Efendı, bir kez daha kollarını sıvar. Gecesini gündüzüne katarak çalışır ve sonunda özellikle çalışmalarının yoğunlaştığı yer olan istasyonu, açılış için kendi deyişiyle adeta bir "*cennete*" çevirir.

Gene Fehim Efendi tarafından "*Şehirde şimendifer yolu yapımı yüzünden birikmiş ecnebi amele ve mühendisler...*"in varlığıyla canlanan eğlence yaşamına renk katmaları için, daha önce İstanbul'dan getirtilmiş olan "*Broğman Familyası*" isminde on kişilik bir Macar orkestrası, açılış günü istasyona getirtilerek çaldıkları parçalarla küşad törenini renklendireceklerdir.

Ankara İstasyonu'nun; kente ilk katarın ulaştığı o tarihi günkü manzarasını, yüzyıl öncesinden bir derginin kapağına basılmış eski bir fotoğraftan izliyoruz.



"Sâye-i muvaffaiyyet-vâye-i Hazret-i Pâdişâhîde ameliyâtı hitâm bulan Ankara hatt-ı kebîrinde şehr-i mezkûra ilk katarın sûret-i duhûlü"
Servet-i Fünûn, 17 Kanûn-ı evvel 1308 (29 Aralık 1892), aded: 94.

Tarihin derinliklerinden çıkıp gelen bu fotoğrafta; istasyonun peron trafında hazırlanmış ve tasarımı büyük olasılıkla, Ahmet Fehim Efendi'ye ait olan bayraklarla süslü, görkemli bir tak-ı zaferle onun altından *"alay-ı vâlâ"* ile süzülüp geçecek ilk tren; kenarda protokol sırasına göre dizilmiş davetliler ve en çok da istasyonu hıncahınç dolduran meraklı bir kalabalık hemen gözümüze çarpıyor.

Servet-i Fünun'un 17 Kanunevvel 1308 (1892) tarihli 94. sayısının kapağını süsleyen bu fotoğraf, dergiye küşad töreni sonrasında *"Ankara Vilayeti Mektupçusu saadetlü Rüknettin Efendi tarafından"* gönderilmiş olup dergi yetkililerinin Viyana'da hazırlattıkları klişeden basılmıştır. Derginin söz konusu fotoğrafın yayınlandığı sayısında: *"...resimli gazetecilik vazifesini hakkiyle ifa etmiş olmak üzre iş bu vak'a-yı muvaffakıyyet-âverin* [başarılı olayın] *bir resmini birinci sahifemize derc ile tezyin-i sahife-i mefharet eyliyoruz* [övünç sayfamızı süslüyoruz]" denilerek *Servet-i Fünun*'un böyle bir fotoğrafı yayınlayabilmekten duyduğu sevinç ve gurur belirtilmiştir.

***

İzmit'ten Anadolu'ya uzatılan demiryolu hattının bir ucunda Cumhuriyet dönemine kadar son istasyon olarak kalacak olan Ankara için, böyle bir ulaşım sisteminin içinde olmak, kuşkusuz büyük bir kazanımdı. 1892 yılında işletmeye açılan demiryolunun, ulaşım yönüyle kente katkısının ne denli çarpıcı boyutlar içerdiğini, gene *Servet-i Fünun* dergisinde 1893 yılı Temmuz'unda yayınlanmış bir gezi yazısında okuyoruz. Derginin sahibi Ahmet İhsan (Tokgöz) tarafından kaleme alınan "Ankara Müşahedatı [Gözlemleri]" başlıklı yazıda, yaşanmış birtakım anılar ve gözlemlerden yola çıkılarak yapılmış bazı karşılaştırmalar, konuyu oldukça somut bir şekilde ortaya koymaktadır:

Arkadaşlarıyla birlikte trenle Ankara'ya gelmekte olan Ahmet İhsan Bey, vagon penceresinden Ankara şehri görünmeye başladığında ister istemez, bu şehre bundan yıllar önce henüz küçük bir çocukken babasıyla birlikte yaptıkları yolculuğun ne denli zor koşullarda gerçekleştirildiğini anımsamıştır:

"O zaman pederin Ankara defterdarlığı vesilesiyle, Bursa'dan arabalara binerek Ankara'ya vuku' bulan seyahatimiz, şimdikine nisbeten gayet büyük bir sefer idi. Hakikat halde Bursa'dan itibaren şosesiz, tesviyesiz [düzeltilmemiş], *bozuk yollardan araba içinde mevce vurarak* [dalga vurmuşcasına sallanarak] *köylerde kulübe içinde yatarak gitmek; dağ başlarında müsadif olduğumuz* [rastladığımız] *tek tük yolcuları görünce, hem-cinse tüsadüften dolayı büyük sevinmek, nihayet seferin onuncu günü bir tepe üzerinden Ankara'yı görerek envâ-yı müşkilat-ı seferiyeye* [yolculukla ilgili çeşitli zorluklara] *hâtime çekeceğimizi* [son vereceğimizi] *anlayub i'lân-ı sürur etmekle* [sevinci açığa vurmakla], *Haydarpaşa'dan müteharrik* [hareket eden] *odalar içinde, hareketin ikinci günü akşam*

1920'lerin başlarında Ankara Garı

üzeri Ankara'yı görmek arasında, o kadar büyük bir fark vardır ki..."

Ahmet İhsan Bey yazısında, on üç sene evvel on günde aldığı yolu, bu defa iki günde almış olmaktan oldukça memnun görünür ama; yazının ilerleyen satırlarında, gelişmiş bir ulaşım teknolojisi olan demiryoluyla yapılmış hızlı bir yolculukla ulaşılabilen bu kentte, trenden inen yolcuları bekleyen konaklama koşullarının ne denli ilkel bir durumda olduğunu belirtmekten de kendini alıkoyamamıştır.

Aslında o tarihlerde Ankara'daki olumsuz konaklama koşullarına değinmiş tek demiryolu yolcusu *Servet-i Fünun* yazarı değildir. Örneğin 1893 yılında demiryoluyla Ankara'ya gelmiş olan İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği İkinci Katibi C.N.E. Elliot; yaptığı bu yolculuk ve Ankara şehri üzerine hazırladığı raporda, Ankara İstasyonu çevresinde Avrupa kasabalarını andıran bir yerleşme alanı gelişmekte olduğunu belirttikten sonra: *"Burada pis bir Alman oteli, uygarlığı temsil ediyor"* derken belli bir ironiye baş vurmaktadır (Şimşir, 1988: 39). Elliot raporunda bundan başka; İstanbul-Ankara arasının, aslında demiryoluyla 24 saatte alınabilecek bir yol olmasına karşın, Doğulu insanların kervan yolculuklarından gelme bir alışkanlıkla geceleri yolculuktan kaçınmaları nedeniyle, tıpkı gün batınca bir hana çekilen kervanlar gibi Ankara treninin geceleri Eskişehir İstasyonu'nunda durup

beklediğini, yolcularının da geceyi kentteki bir handa geçirdiklerini ve bu nedenle de yolculuğun süresinin 24 saatin üstüne çıktığını belirtmektedir.

Refik Halit Karay, üç ayrı kuşağın birbirinden farklı üç ayrı dönem içindeki yaşantılarından karşılaştırmalı tablolar sunduğu, *Üç Nesil-Üç Hayat* adlı kitabının "*Yolculuk*" adını taşıyan bölümünde (Karay, 1943: 108-111) II. Abdülhamit zamanında yapılmış bir İstanbul-Ankara tren yolculuğunun temsili öyküsünü anlatırken; trenin Haydarpaşa'dan hareketini ve Eskişehir'de verilen o zorunlu gece molası sırasında yaşanan olası durumları, kendine özgü hoş üslubuyla aktarmaktadır:

"*Bu devirde bütün Anadolu için her gün, sabahları, Haydarpaşa'dan bir tek tren kalkıyor ve banliyö istasyonlarına da uğrayarak ağır ağır, gacur gucur, akşama, geç vakit ancak Eskişehir'e varabiliyor. Oraya varınca bütün yolcular inmeye ve geceyi vagonlardan başka bir yerde geçirmeye mecburdurlar. Paralılar bir Alman kadınının işlettiği otele giderler, parasızlar, civardaki hamama!*

Otel hayatına, alafranga yemeğe ve alafranga yeme usulüne alışamamış paralılar da hamamı tercih ederler. .....Sabahleyin pek erken kalkıp trene yetişmek, daha önceden nevalesini de düzmek icap eder. Koca trende bavullu kimse yoktur; sepet, heybe, bohça ve en lüzumlu iki nesne: Testi ve ibrik! Vagonli, vagon restoran? Direktör Hügnen [Anadolu Demiryolları Şirketi Umum Müdürü Edouard Huguenin kastedilmektedir]*: - Pöh, diyor, bu ahali daha iki yüz sene o ihtiyaçları hissedemez ve istifade kabiliyetine erişemez!*"

O yıllarda Direktör Huguenin'in henüz Anadolu Demiryolu yolcularının hak etmediklerini düşündüğü yataklı vagonlar, Haydarpaşa-Ankara arasında ilk kez, Cumhuriyet'le gelen bir yenilik olarak 24 Temmuz 1924'te servise konulacak, ilk lokanta vagon servisi de Haydarpaşa-Sincanköy arasında 1925'te işletilmeye başlanacaktır (*Demiryollar Dergisi*, Sayı: 279-281, Cilt. XXIII, (Ocak-Mart 1949).

Refik Halit, *Üç Nesil-Üç Hayat*'ta, sözünü ettiğimiz yolculuk öyküsünü anlatırken, "*Anadolu Osmanlı Timur Yolları*"ında çalışan personel içinde; demiryolu hattındaki "*geçit yerlerinde, ellerinde işaret bayrağı veya fener, sırıkları kapatıp açan biçareler*"in dışında, gar şefinden kontrolörüne, müfettişinden telgrafçısına kadar genellikle Müslüman Türk memurlara rastlanılmamasını dile getirmiştir. Daha sonraları Kurtuluş Savaşı yılları sırasında; demiryolunun çalıştırılması ve güvenlik yönüyle büyük sorunlara yol açacak bu durumun nedeni olarak her şeyden önce demiryolunu işleten kumpanyanın yabancılara ait olması akla geliyorsa da; Anadolu Demiryolu Kumpanyası'ndaki bütün yazışma ve konuşmaların Fransızca yapılmasının, Türkleri bu işlerden uzak tutan bir diğer neden olduğu göz ardı edilmemelidir (Gürel, 1989: 13).

İlgili bazı kaynakları karıştırdığımızda, söz konusu bu durumun Ankara Garı için de geçerli olduğu görülüyor. Örneğin 1914 yılı *Annuaire Oriental*'inde Anadolu

Demiryolu Şirketi'nin Ankara'da görevli personeli olarak şu kişilerin adları anılmaktadır:

Mühendis ve V. Bölüm Şefi	:	*M. Weitnauer*
V. Bölüm Kontrol Teknisyeni	:	*M. Crull*
Makine Deposu ve Gar Şefi	:	*Copsidass*
Marşandiz Bürosu Şefi	:	*Castanaki*
Hekim	:	*Dr. S. Josephidès*

Söz konusu kaynakta ayrıca, Ankara Garı'ndaki otel, lokanta ve birahanenin de; *Dim. Kotchikaki* adlı bir kişi tarafından işletilmekte olduğu belirtiliyor.

***

Ankara İstasyonu yıllar yılı, daha ötesi olmayan bir hattın ucunda hep bir başına, biraz yalnız ve biraz düşünceli bekleyip durdu. *Pişgâhına* [önüne] ilk katarın alây-ı vâlâ ile yanaştığı o heyecan dolu günden sonra geçen yıllar içindeki yaşantısında öyle çoşkulu günler pek olmamıştı. İstasyonda günler ve işler kendi doğal akışını izleyerek sessizce sürüp gitmekteydi. Orada çoğu zaman Kayseri'den, Kırşehir'den ya da Yozgat'tan yola çıkmış deve kervanlarınca getirilip boşaltılmış zahire yüklü çuvalları; tiftik balyalarını ve bütün bunlara yaslanıp dinlenen bazı yorgun köylüleri görebilirdiniz. Hepsi birlikte günün uzayan, durgun, ağır akışını, ve de gecenin ıssız serinliğini paylaşarak sonu gelmez gibi görünen derin bir bekleyişi sürüyorlardı. Yalnızca beklenen trenlerin gelişinde yaşanılan ve asla yeterince uzun olmayan; geçici, hızlı bir telaş ve heyecan dolu saatler. Sonra yeniden ıssızlık, yalnızlık ve bekleyiş.

Ankara İstasyonu, yıllarca bunları yaşadı ve artlarında hep başka istasyonları, uzayıp giden rayları bırakarak ilerleyen trenlerin yanaştığı, yalnızlık yüklü bir son istasyon olarak kaldı. Ta ki gün gelip ülkede kurtuluşa baş koymuş birtakım insanları kendinde toplayacak bir durağa dönüşünceye dek.

Bütün ülkeyi bir ateş çemberinin sardığı Kurtuluş Savaşı yıllarında tarihi bir misyon üstlenmiş olan Ankara Garı'nın, bu zorlu sürece girilmesiyle birlikte, tarihindeki en canlı ve anlamlı sayfalar da, birbiri ardınca yazılmaya başlayacaktır.

Bugün, bir zamanlar yüreklerini büyük bir ideale kilitlemiş o güzel insanlar eliyle yazılmış bu sımsıcak sayfalarda gezinirken; kazanlarında odun yakılan trenlerin camları kırık, döşemeleri sökük, boyaları silinmiş, harap, kirli vagonlarından Ankara Garı'na inerken gözlerinde güvenin, gücün ve ümidin ışığı yanan Milli Mücadele insanlarını; çoğu geceler Direksiyon Binası'nın üst katındaki, peron tarafına bakan

1930'ların başlarında Ankara Garı

küçük çalışma odasında, geç saatlerde uykusuz, sürekli çalışıp düşünen Mustafa Kemal'i; Kütahya-Altıntaş Savaşı'nda şehit düşen 4. Tümen Komutanı Miralay Nazım Bey'in bir sedye üstünde taşınan, bayrağa sarılı naaşının, Çeküller İstasyonu'ndan yola çıkmış trenden indirilişini; Sakarya Savaşı'nın en kritik günlerinde, yakıtsız kalmış trenler çalışsın diye, gardaki ahşap kısımlarla parmaklıkların kesilip parçalanarak lokomotif kazanlarında yakılmasını (Gürel,1989: 106-107); gardan henüz yola çıkmakta olan bir lokomotifin saldığı yoğun buhar dağılırken, Direksiyon Binası'ndaki penceresinde, belli belirsiz bir gölge olarak seçilen Fikriye Hanım'ın yorgun, ince hüznünü görebiliyoruz.

O yılların Ankara Garı, acının ve çaresizliğin yanında; başkaldırının ve direncin, en güçlü biçimde duyulduğu bir yerdir. Artık bu garda törenler, Taşhan'ın önünden tren garına ulaşan toprak yolun tozunu, yakıcı bir sıcakla kavurulmuş yüzlerinde taşıyarak yürüyüp gelen, ölümün bir bıçak sırtı kadar yakınındaki, cephe yolcusu askerler için yapılmaktadır.

O yangın yıllarının sonunda Büyük Zafer kazanılıp savaş yerini bağımsızlığa, ölümler hayata bıraktığında; Ankara Garı; bayraklarla, fenerlerle donanıp marşlarla coşan bir bayram yeridir. Başkomutan Gazi Mustafa Kemal'in 2 Ekim 1922'de kente gelişi, tüm Ankara'yı saran bu engin coşkuyu en üst noktasına ulaştıracaktır.

Art arda yaşanan bu kutlu günler dizisi içinde, Ankara'da hep coşku ve heyecan

dolu bazı olaylar birbirini izler. Bunlardan birisi de, Ankara Hattı'nın ikmal çalışmalarının tamamlanmasından sonra, içinde Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürü Behiç Bey'in [Erkin] de bulunduğu ilk katarın 25 Kasım 1922'de Ankara Garı'na girişidir. Behiç Bey, söz verdiği tarihten bir gün önce katarların Ankara Hattı'daki seyrüseferini gerçekleştirmiştir (Yamaner, 1951).

***

13 Ekim 1923 tarihinde, Milli Mücadele'nin merkezi Ankara'nın Yeni Türkiye Devleti'nin başkenti olmasıyla birlikte, yoğun bir diplomat trafiğine sahne olan Ankara Garı, bu kadarla kalmayıp yeni başkentin diplomat konuklarını ağırlamıştır da. Diplomatların Ankara Garı'ndaki konukluk süreçleri içinde garda sık sık bazı meraklı izleyici topluluklarının birikmesine neden olan, oldukça ilginç, hatta grotesk denilebilecek bir durum gelişmiştir. O tarihlerde, Ankara'da yerleşebilecekleri bir otel veya başka bir konut bulunmadığından, söz konusu diplomatlar gardaki kör raylara çekilmiş yataklı vagonlarda kalmaktaydılar ve o günlerde adeta birer büyükelçilik konutu niteliği kazanan, bu vagon-evlerdeki yaşamı yakından izlemekte ısrarlı meraklı Ankaralılar, istasyonu sanki bir gezinti yerine çevirmişlerdir. Birtakım insanlarca gün boyu seyredilen bu vagonlar çevresinde dolaşıldığında; bazen hepsi birbirine karışan İngilizce, İtalyanca ya da Fransızca bazı kelimeler kulağa gelmekte; hatta bir diplomatın gündelik yaşantısından herhangi bir sıradan ana tanık olunabilmektedir.

Ankara Garı'nın raylarına demir atmış yataklı vagonlarda kalmakta olan İngiliz ve İtalyan Büyükelçileri; sabahları henüz pijamaları üstlerindeyken, öğlenleri yemek yedikleri sırada ve günün diğer saatlerinde masalarında bir şeyler çalışıyorken; garda toplananlarca sürekli merakla izleniyorlardı. Birlikte öylesine içli dışlı olunmuştu ki; görenler başkalarına, örneğin İtalyan Büyükelçisinin nasıl traş olduğu ya da İngiliz Büyükelçiliği katibinin pijamasının rengi gibi konularda bile, sanki rahatlıkla bilgi verebileceklerdi (Şimşir, 1988: 370).

Ankara Garı'nın 1925 yılı baharında içerdiği bu yaşam tablosunun kahramanlarından olan, İngiliz Büyükelçisi Ronald C. Lindsay, aynı yılın Mart ayı sonlarında Londra'ya gönderdiği raporunda, Ankara'da konuk olduğu altı günün izlenimlerini aktarırken Ankara Garı'ndaki konuklukları sırasında yaşadıklarına da değinir. Lindsay'e göre, garda kaldıkları vagonlar temiz ve oldukça rahattır. Büyükelçi, yaz aylarına rastlaması durumunda; aşırı sıcaklar nedeniyle bunaltıcı olabilecek olan vagon yaşamının, Ankara'da kaldıkları sırada, şanslarına hava kuru ve serin olduğundan böyle bir sıkıntı vermediğini de belirtmektedir (Şimşir, 1988: 322).

O tarihlerde Ankara Garı'nda gündüzlerini değilse bile, gecelerini bir yataklı vagonda geçirenler yalnızca Ankara'ya gelen yabancı diplomatlar değildir. Kasım

1924'te Ankara'ya gelip burada dört gün kalmış iki İngiliz olan; Albay H. Woods ve G. Farrer'ın, İngiltere'ye dönüşlerinde ilgili makamlara sundukları raporda verilen bilgilere göre; akşamları Ankara'ya Haydarpaşa'dan gelen trenin, ertesi sabah 8.30'da yeniden Haydarpaşa'ya hareketine kadar Ankara Garı'nda bekleyen yataklı vagonlar, gardaki kenar raylara çekilerek kentte yatacak yer bulamayanların konaklamaları için ayrılıyordu. İsteyenler yaklaşık geceliğine 5 lira ödeyerek bu vagonlarda kalabilmekteydiler (Şimşir, 1988: 321).

Ankara'ya demiryolunun geldiği ilk yıllardan beri kentte yaşanan konaklama sorunu, Cumhuriyet'in ilk yıllarının yoğun trafiği içinde daha da büyüyerek sürüp gitmekteydi. İnsanlar bu şehirde, gardaki yataklı vagonlarda da olsa, geceyi geçirebilecekleri bir yer bulabildiklerinde büyük sevinç duyuyorlardı. Genç başkentin, sınırlı sayıda ve kapasitede olan otellerine 1925 yılında eklenen bir yenisi, Ankara İstasyonu'ndaki eski Direksiyon Binası'nda açılmıştır (Şimşir, 1988: 324).

Zemin katı lokanta olarak düzenlenen otelde, yalnızca yedi yatak odası bulunuyordur. Odalar temizdir ve sade bir şekilde döşenmişlerdir. Oldukça da rahattırlar. Bir odanın günlük fiyatı, 6 lira olan bu otelde kalabilmek için, en az iki gün önceden rezervasyon yaptırılması gerekmektedir. Otelle ilgili bu bilgileri Eylül 1925'te Ankara'yı ziyareti sırasında tuttuğu notlardan öğrendiğimiz İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği görevlisi Alek K. Helm, otelin telgraf adresini, "*Station Hotel, Angora*" olarak belirtmektedir.

Günümüzde, demiryollarımızın tarihinin sergilendiği bir müzeye dönüştürülmüş olan tarihi Direksiyon Binası, Almanların Ankara'da ilk demiryolu çalışmalarını yürüttükleri zamanlarda inşa edildiği sanılan oldukça eski bir yapıdır. XX. Yüzyıl başlarında çıkarılmış bazı Ankara kartpostallarında fotoğraflarına rastlanılan bu eski yapının içinden bir tarih geçmiştir diyebiliriz. Mondros Mütarekesi'nin ardından Ankara'ya gönderilen İngiliz birliğine komuta eden Vitol, askerlerini Cebeci ile Demirlibahçe arasındaki alana yerleştirirken, kendisine konut olarak istasyon'daki bu Direksiyon Binasını seçmiştir (Hafifbilek, 1998: 95).

Mustafa Kemal, Kurtuluş Savaşı yıllarında, Ankara'daki ilk ikametgahı olan Ziraat Mektebi'nden sonra, Meclis binasına yakınlığı ve merkezi konumda bulunması nedeniyle "Direksiyon Binası"da kalmaya başlamış ve bir zaman burada yakını Fikriye Hanım'la birlikte oturmuştur.

Altemur Kılıç, bu tarihi binanın geçmişine değinen bir yazısında, kendisinin doğum yılı olan 1924'te, ailesinin istasyondaki eski Direksiyon Binası'nın ikinci katında oturmakta olduğunu belirtmektedir. Kılıç Ali'nin oğlu, söz konusu yazıda verdiği bu bilgiye, o sıralarda binanın birinci katında İsmet Paşa ve ailesinin kaldıklarını da ekliyor (Kılıç, 1993).

Tarihler yirmili yılların ortasını geçtiğinde Ankara Garı'nda izlenen yolcu akışı

tüm yoğunluğuyla sürüp gidiyordur. Bu dönemde Ankara'da yeni bir gar oteline her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyulmuş olmalı.

31 Kanunsani 1927 tarihli *Hakimiyet-i Milliye* gazetesinde yayınlanmış bir ilandan, Ankara'da böyle bir otelin inşaatının tamamlanarak işletmeye açıldığını öğreniyoruz.

> Yeni İnşa Edilen
>
> **İstasyon Otel ve Lokanta Pastahanesi**
>
> Asri konfor, banyolar, yemek ve nefis pastalarla
>
> Açılmıştır!
>
> İstasyonu teşrif buyuran zevat-ı kiram
> ve
> Muhterem Ailelere
> Salonumuz Küşadedir.

Cumhuriyet döneminde Ankara'yı tanımak isteyenler için yazılmış şehir rehberleriyle kenti konu alan gezi yazılarında, Ankara Garı kente ilişkin tüm tariflerin başlangıcında bir merkez nokta olarak görünür. Ankara'ya gelenlerce Türkiye Cumhuriyeti'nin başkentinin keşfine ilk oradan başlanılıp Yeni Türkiye'deki baş döndürücü değişim ve gelişimin hızına ilk orada şaşırılır.

1924 yılından başlayarak İstanbul'dan Ankara'ya yapılan tren yolculuklarında, Eskişehir'den sonra vagon penceresinden saatler boyu akıp giden çorak toprakları izlemekten bunalmış başkent yolcuları, gar çıkışındaki meydanda bir an durup; karşılarındaki Ankara'nın tuğla, taş ve kireç yığınları arasında bir başkent olarak yeniden kuruluşunu izlerken; bir yandan tren düdüklerinin arasında uzaklardan yankılanan hızlı çekiç seslerine kulak verecek, bir yandan da yarınlara duydukları inanç ve ümidi tazeleyeceklerdir.

***

Tozu dumana katarak geçip giden zaman, her yerde ve her şeyde olduğu gibi; Başkent Ankara'nın tren garında da bir şeyleri değiştirecektir. Takvimlerde otuzların ikinci yarısındaki yıllar yol almaya başladığında, bir zamanlar Ankara'ya eskimiş, tozlu vagonların içinde; omuzlarındaki heybelerin ve ellerindeki sepetlerin ağırlığıyla ezilmiş; yorgun, terli, telaşlı ve ürkmüş insanlar taşıyan demiryolundan; artık yataklı vagonların görevli polisleri eliyle, Ankara Palas'taki Cumhuriyet balolarına katılacak

30. 9. 1941 tarihinde Ankara Garı'nda bir uğurlama!..

hanımların İstanbul'un ünlü terzilerince hazırlanmış görkemli ipek tuvaletleri taşınıyordur (Araz, 1990).

O günleri yaşamış bir kişi olan Altemur Kılıç, Ankara Garı'nın bu yıllardaki öncekinden çok farklı görünümünü şöyle tasvir ediyor: "*Bakanlar, diplomatlar, seçkin insanlar hep trenle gidip geldikleri için Ankara Garı akşamları tren saatlerinde teşyi etmeye gelenlerle kokteyl kadar kalabalık ve hareketli olurdu.*" (Kılıç, 1993).

***

Yılları alan bir tarih yaşadıktan sonra, artık oldukça yorulmuş olan; Ankara'nın eski, küçük istasyonu, başkentin yüklü trafiğini taşımakta gittikçe daha da çok zorlanıyordur. Nafia Vekaleti'nin 1930 yılı Nisan'ı sonlarında Foks Biraderler Beynelmilel Şirketi'yle yaptığı sözleşme çerçevesinde (*Hakimiyet-i Milliye*, 30 Nisan 1930), Ankara İstasyon binasıyla tesisatında birtakım genişletme çalışmaları yapılırsa da, yeterli gelmeyecektir.

XIX. Yüzyıl sonlarından başlayarak tarihini demiryoluyla yazan Ankara, uzun yıllar pek çok kişinin "küçük bir kasabanın derme çatma istasyonu" (Hirsch, 1985) ya da "bir köy istasyonu" (*(Kandemir, 1934)* diyerek dudak büktüğü eski tren istasyonunun yerini alacak görkemli, büyük bir gara ancak 30 Ekim 1937'de kavuşur (Yavuz, 1998).

Bu tarihte açılışı yapılan yeni gar binası, Türkiye Cumhuriyeti'nin on beş yılda ulaştığı aşamanın taş, demir ve mermerden oluşan mimari bir anlatımıdır. Bugün başkente Cumhuriyet döneminde kazandırılmış en önemli yapılar arasında sayılan Ankara Garı'nın tasarımının, o tarihte henüz yirmi beş yaşında genç bir mimar olan Şekip Sabri Akalın'ın elinden çıkmış olması, bir vakitler ülkede gençlere duyulan güveni göstermesi yönüyle ilginçtir.

Yedigün dergisinin 30 Mayıs 1939 tarihli 325. sayısında, Ertuğrul Şevket tarafından kaleme alınmış "Avrupanın En Modern Garı" başlıklı yazıda, Ankara'nın yeni garı için şunlar söylenmektedir:

"Türkiye'nin kalbi güzel Ankara'nın yeni garı, bu kalbin atışını tanzim eden, kanlarını etrafa dağıtan canlı bir uzuv gibidir. Ankara'ya ayak basanın karşısına yapısının sağlamlığı, güzelliği ve temizliği ile Yeni Türkiye'nin timsali gibi çıkan gar, yolcunun gözlerini dinlendiren, muhayyelesini şehirde göreceği harikalara hazırlayan bir manzara teşkil eder."

1892'den başlayarak Ankara'nın tarih içindeki birbirinden farklı yüzlerinin, özellikle de kentin Cumhuriyet'le birlikte kazandıklarının izlendiği sürekli bir pencere olan Ankara Garı, yıllar içindeki yolculuğundan günümüze; yalnızlıkları, idealleri, direnişi, ümit ve güveni tanıyarak ulaştı. Dileğimiz, bir gün bu görkemli pencereden baktığımızda, demiryollarımızın eski canlılığını yeniden kazanmış olduğunu görebilmek.

KAYNAKLAR

Alpman, H. K. (haz.) (1977) *Ahmet Fehim Efendi'nin Hatıraları*, İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser.

Araz, Nezihe (1990), "Merdivenli Madam", *Argos*, Sayı:22, Haziran.

Gürel, Ziya (1989), *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Hafifbilek, Celal (1998), *Ankara 1920*, Telos Yayıncılık.

Hirsch, Ernst (1985), *Hatıralarım*, Ankara.

Kandemir (1934), "Ankara", *Hafta*, Sayı: 30, 29 Birinciteşrin.

[Karay] Refik Halit (1943), *Üç Nesil Üç Hayat*, İstanbul: Semih Lütfi Kitabevi.

Kılıç, Altemur (1993), "Benim Üç Ankaram", *Kültür ve Sanat*, Sayı: 19, Eylül.

Şimşir, Bilal (1988), *Ankara...Ankara*, Ankara: Bilgi Yayınevi.

Yamaner, Reşat (1951), "Sayın Behiç Erkin'i Ziyaret", *Demiryol*, Sayı:1.

Yavuz, Prof. Dr. Yıldırım (1998), "Ankara Garı ve Mimar Şekip Sabri Akalın", *Ankara Dergisi*, Sayı: 5, Cilt: II, Temmuz.

Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi

İlknur AKIN

1890-1892 tarihleri arasında Alman şirketlerle Osmanlı devleti arasında Anadolu demiryolunun yapımı ile ilgili protokol imzalanmıştır. Projesi Alman Mühendis Otto Kapp'a ait olan Anadolu-Bağdat hattı 31 Aralık 1892 yılında Ankara'ya ulaşmıştır.[1] Bu hatlar döşenirken belirlenen merkezlere istasyon binaları ve farklı gereksinimleri karşılamak üzere birtakım yapılar da inşa edilmiştir. Bugünkü adıyla Kurtuluş Savaşında Atatürk Konutu ve Müzesi olan ilk yapımız da bu gereksinimle yapılmıştır.

1892 yılında, Ankara istasyonunun yönetim binası olarak inşa edilen bu yapı, 1919-1922 yılları arasında Atatürk'e karargah ve konut olarak tahsis edilmiştir.[2] Yapı, bu yıllar arasında alınan önemli iç ve dış kararlara, Kurtuluş Savaşı'nın hareket planının hazırlanmasına ev sahipliği yapmıştır. 21 Ekim 1921'de Fransızlarla yapılan Ankara Antlaşması da burada imzalanmıştır.[3]

1 Kahya, Esin; "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, 1988, c: LII, sayı 202, ss. 209-218.

2 Bu yapı, Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı'nda konut olarak kullandığı hali ile günümüze gelebilmiştir. Bunun nedeni; Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk'ün yaveri olan Ali Metin Bey'in Atatürk öldükten sonra konutu terk etmeyip çatı katına yerleşmesi ve kapıları da kimseye açmamasıdır. Böylece talana uğramayan bina, içinde bulunan eşyalarla birlikte günümüze gelebilmiş ve müze olarak düzenlenmiştir.

3 Ayrıca aynı yıllarda Atatürk'ün üvey amcası Miralay Hüsamettin Bey'in kızı Fikriye Hanım da İstanbul'dan Atatürk'ün yanına geldiğinde bu konutta kalmıştır. Fikriye Hanım hem konutun temizlik işlerini yapıyor, hem de Atatürk'e özel işlerinde yardımcı oluyordu. Bkz, Belli, Şemsi; *Fikriye*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1995, ss. 65-79.

Birinci Dünya Savaşı yenilgisinden sonra bütün tren istasyonları gibi, Ankara istasyonu da İngilizler tarafından işgal edilmiştir. İşgalciler, Heyet-i Temsiliye'nin ültimatomu üzerine, hattan çekilirken de lokomotifleri, vagonları ve çoğu yabancı uyruklu olan görevlileri beraberinde götürmüşlerdir.[4]

1964'te müze oluncaya kadar karakol, istasyon binası ve Demiryolları Muhasebe Müdürlüğü olarak kullanılmış olan bu yapı; bu tarihten sonra Devlet Demiryolları yönetimi tarafından müze haline getirilmiştir. 1981 yılında Atatürk'ün 100. doğum yıldönümü nedeniyle Kültür Bakanlığı'nın da katkılarıyla müze yeniden düzenlenmiştir.

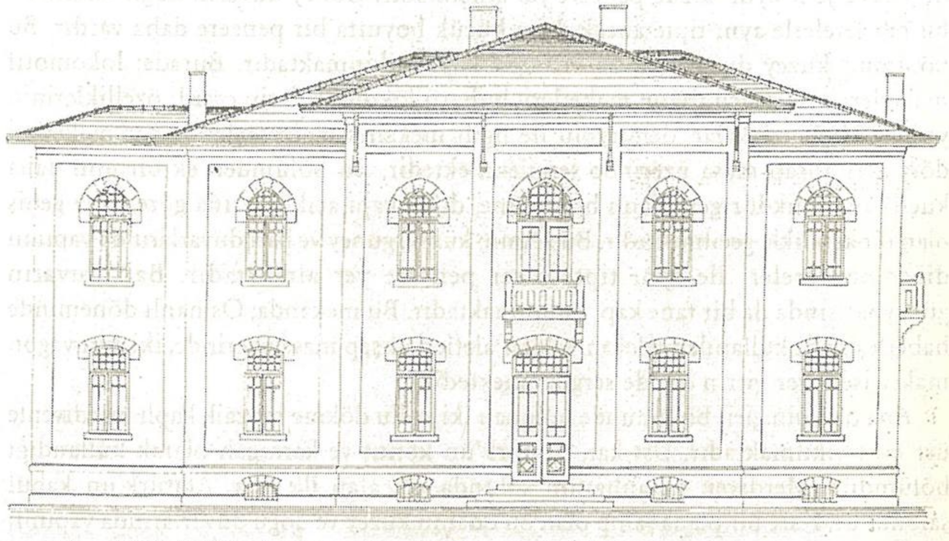
PLAN VE İÇ TANITIM

Yapı, yarım bodrum üzerine iki katlı olarak tasarlanmıştır. Genel görünüşü ile iki dikdörtgen birimin yan yana getirilmesi ile oluşturulmuş bir plana sahiptir. Yapıyı oluşturan bu iki dikdörtgen birimden biri ana birim, diğeri de yan birim olarak adlandırılabilir. Ana birimin kuzey ve doğu cephesinde, ek birimin de kuzey ve batı cephesinde birer giriş bulunmaktadır. Ana birimin üzeri kiremit kaplı kırma çatı ile ek birimin üzeri ise kiremit kaplı beşik çatı ile örtülmüştür.

Giriş doğrultusuna göre simetrik olarak planlanmış olan ana yapıya, ana birimin kuzey cephesinde yer alan kapıdan girilmektedir. Döşemesi geometrik bezemeli karo ile kaplı olan giriş holünden, ana birimin doğu bölümüne bir kapı ile geçilmektedir. Dikdörtgen planlı olan bu bölümün kuzeyinde, güneyinde ve doğusunda birer pencere, doğu duvarında da bir kapı bulunmaktadır. Bugün müzeye giriş ve çıkışlarda bu kapı kullanılmaktadır. Müzenin ilk bölümünü oluşturan bu mekanın pencereleri dışa doğru daralan mazgal tipi pencerelerdir. Yapının bütün pencereleri bu biçimdedir. Bu mekanın tavanında, Kültür Bakanlığı'nın yapmış olduğu düzenleme sırasında eklenmiş olan ahşap kafesli asma tavan yer almaktadır. Bu asma tavan, yapının özgün tavanının bir ölçüde görülmesini engellemektedir. Mekanların daha basık algılanmasına da neden olan bu tavan yapının bütün alt kat birimlerine uygulanmıştır. Bu bölümün zemini, yapının diğer alt kat bölümlerinin zemini gibi dökme mozaik ile kaplanmıştır. Odanın kuzey kısmı müze görevlilerinin çalışma alanı olarak ahşap kafes bir bölme ile ayrılmıştır. Diğer kısmında ise yedi vitrin içinde demiryollarına ait madalyonlar, gümüş yemek takımları, makaslar sergilenmektedir. Orta bölümde üzerinde değişik demiryolu görünümlerini konu alan slaytlar; ışıklı, döner bir vitrin üzerinde sergilenmektedir.

Ana birimde, doğu bölümden orta bölüme bir açıklıktan geçilmektedir. Kareye

4 Sağdıç, Ozan; *Bir Zamanlar Ankara*, Ankara Büyükşehir Belediyesi yay., Ankara, 1997.



Ankara T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi'nin kuzey cephesinin çizimi (Ankara, T.C.D.D. Arşivi)

yakın dikdörtgen planlı olan bu mekanın güney cephesinde, yapının diğer pencereleri ile aynı tarzda bir pencere yer almaktadır. Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu döneminde kullanılan mühür, diploma, kimlik kartları, tren biletleri üç ayrı vitrinde sergilenmektedir. Buharlı bir lokomotif maketi de ayrı bir vitrinde sergilenmektedir.

Ana birimin orta bölümünden batı bölümüne bir açıklıktan girilmektedir. Bu bölüm, ana birimin dikdörtgen planlı olan doğu bölümüyle aynı boyuttadır. Kuzeyinde ve güneyinde yine aynı tarzda birer penceresi ve batı duvarında da bir açıklık bulunmaktadır. Bu bölümde Sultan Abdülaziz'e İngiliz Hükümeti tarafından armağan edilen vagonun maketi ile Fransızlar tarafından armağan edilen vagonun maketi ayrı iki vitrinde sergilenmektedir.[5] Sultanın özel treninde kullanmış olduğu sedef kakmalı iki sandalye ve bir masa ile yine sedef kakmalı iki duvar saati de aynı alanda sergilenmektedir.

Ana birimin batı bölümünden bir açıklıktan, iki bölümden oluşan ek birimin daha büyük olan birimine geçilmektedir. Bu bölümün kuzey ve güney duvarlarında,

5 Ülkemizin ünlü işadamı ve sanatseveri olarak tanınan Rahmi Koç, Sultan Abdülaziz'e Fransızlar tarafından armağan edilen vagon maketini kendi müzesine mal etmek istemektedir. Ancak bu müze, özel müzeler statüsünde olduğundan Kültür Bakanlığı'na bağlıdır. Bakanlığın da izni olmadan bu tür müzelerden obje çıkarılması hem genel kanunlara, hem de özel mevzuata aykırı olduğu için Müze Müdürlüğü, Rahmi Koç'un bu talebine olumsuz yanıt vermiştir.

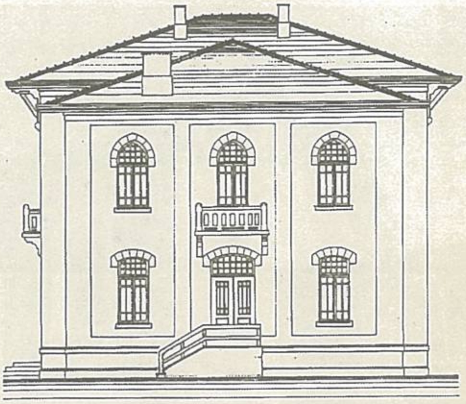
üçer tane yine aynı tarzda pencere yer almaktadır. Güney duvarın doğu tarafında, bu pencerelerle aynı tipte ancak daha küçük boyutta bir pencere daha vardır. Bu bölümün kuzey duvarında da bir tane kapı bulunmaktadır. Burada; lokomotif maketleri, yük yolcu vagon maketleri, buharlı lokomotiflerin çeşitli özelliklerinin yazılı olduğu plakalar, demiryolu ile ilgili mekanik malzemeler ve gar maketleri dört ayrı ahşap masa üzerinde sergilenmektedir. Bu bölümden ek birimin daha küçük olan dikdörtgen planlı bölümüne, diğer kapı açıklıklarına göre daha geniş olan bir açıklıkla geçilmektedir. Bu alanın; kuzey, güney ve batı duvarlarında yapının diğer pencereleri ile aynı tipte birer pencere yer almaktadır. Batı duvarın güneybatısında da bir tane kapı bulunmaktadır. Bu mekanda; Osmanlı döneminde haberleşmede kullanılan telefon, telgraf aletleri ahşap masa üzerinde, iki ayrı vagon maket ise birer vitrin içinde sergilenmektedir.

Ana birimin giriş bölümünde bulunan iki kollu dökme mozaik kaplı merdivenle üst kata çıkılmaktadır. Üst kat, Atatürk'ün konut ve karargah olarak kullandığı bölümdür. Merdiven sahanlığının solunda yer alan ilk oda, Atatürk'ün kabul salonudur. Kare bir plana sahip olan bu odanın kuzey ve doğu duvarlarında yapının diğer pencereleri ile aynı tipte birer pencere bulunmaktadır. Tavan eteği ile göbeği kartonpiyer ile kaplı olan bu odanın zemini ahşaptır. Yapının tüm üst kat odalarının tavan ve zemini, kabul salonunun tavan ve zemini ile aynı biçimdedir. Bu odada masa, deri döşemeli koltuklar ve sandalyeler bulunmaktadır. Kabul salonundan bir kapı ile geçilen oda ise Atatürk'ün çalışma odasıdır. Kare planlı olan bu bölümün de güney ve doğu duvarlarında birer pencere bulunmaktadır. Çalışma odasında da bir çalışma masası, sandalye, deri döşemeli bir koltuk, sehpa, radyo ve ahşap dolap içinde çelik bir kasa bulunmaktadır. Bu odadan da bir kapı ile Atatürk'ün üvey amcasının kızı olan ve bir süre birlikte yaşadığı Fikriye Hanım'ın odasına geçilmektedir. Kare planlı bu odanın güney duvarında bir pencere ve kuzey duvarında da bu odayı merdiven sahanlığına bağlayan bir kapı bulunmaktadır. Çok sade bir biçimde düzenlenmiş olan bu odada bir karyola, komodin, sehpa ve bir koltuk bulunmaktadır. Fikriye Hanım'ın odasına bitişik olan Atatürk'ün yatak odası, üst katın güneybatı bölümünde yer almaktadır. Bu odaya, kuzeyinde bulunan bir kapı ile girilmektedir. Kare planlı olan bu odanın güney duvarında bir pencere yer almaktadır. Burada; Atatürk'ün karyolası, komodini, koltukları ve dolabında özel eşyaları sergilenmektedir. Atatürk'ün yatak odasının kuzeyinde bir tuvalet bulunmaktadır. Yapının kuzeydoğu bölümünde, tuvaletin hemen yanında bir banyo vardır.

Üç kollu merdivenle çıkılan çatı katı ise, müzenin deposu olarak kullanılmaktadır. Yapının bodrum katına ise, ana giriş mekanından bir taş merdivenle inilmektedir. Bu mekan savaş yıllarında sığınak olarak kullanılmış,

günümüzde ise depo olarak kullanılmaktadır.

DIŞ TANITIM

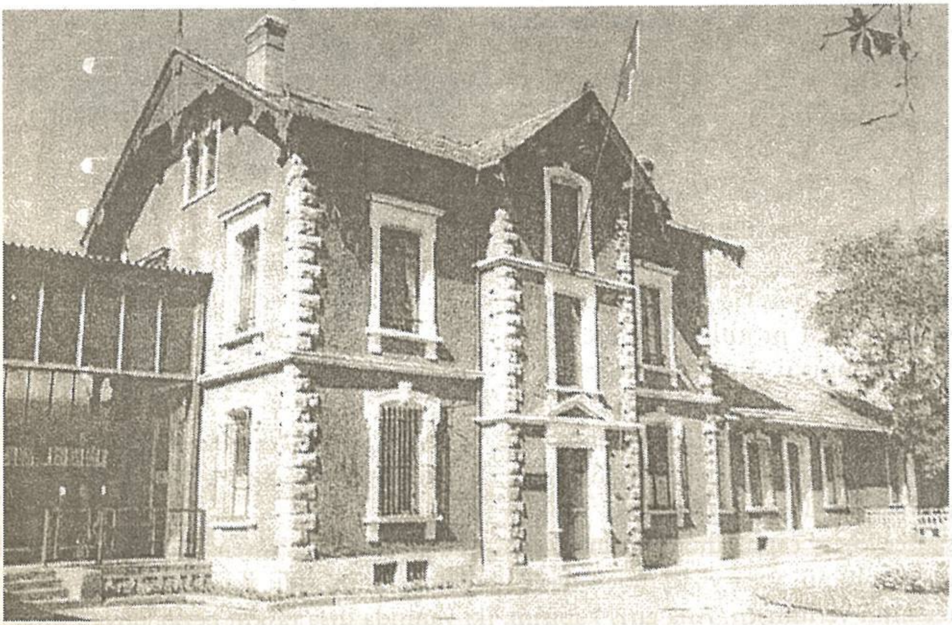


Ankara T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi'nin batı cephesinin çizimi (Ankara, T.C.D.D. Arşivi)

Plandaki anlayışa uygun olarak giriş doğrultusuna göre simetrik bir biçimde düzenlenmiş olan ana birimin doğu ve güney cepheleri, kat döşemeleri seviyesindeki profilli bir silme ile iki kata ayrılmıştır. Yarım bodrum kat ise kesme taş işle kaplanarak diğer katlardan ayrılmaktadır. Bodrum kat pencereleri enlemesine dikdörtgen biçiminde, demir parmaklıklıdır. Bu pencereler yapının sadece kuzey cephesinde görülmektedir. Ana birimin orta ekseninde bulunan ana giriş bölümü, yapı yüzeyinden dışarı taşırılmış ve profilli iki silme ile üç katlı izlenimi verilmiştir. Ana giriş kapısını, iki yanında dışa taşkın beyaz boyalı birer söve, üzerinde de dışa taşkın beyaz boyalı birer lento çerçevelemektedir. Bunların üzerine de beyaza boyanmış bir üçgen alınlık yerleştirilmiştir. Üçgen alınlığın hemen üzerinde bir silmenin ayırdığı, üst üste yerleştirilmiş iki pencere vardır. Dışa taşkın beyaz boyalı lento ve sövelerle çevrili olan bu iki pencereden altta olanı aynalı kemer ile, üstte olanı kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış basık kemer ile geçilmiştir. Bu iki pencereyi ayıran silmenin tam ortasına gelecek biçimde bir bayrak direği yerleştirilmiştir. Bu bölüm, içte alt kattan çatıya kadar çıkan merdiveni aydınlatmaktadır.

Yapının bütün kapı ve pencere açıklıkları dışa taşkın, beyaz boyalı, lento ve sövelerle çevrilidir. Yapının alt kat pencereleri, kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış basık kemer ile, üst kat pencereleri ise aynalı kemer ile geçilmiştir. Üst kat pencerelerin kemerleri bitkisel bezeme ile, alt pencerelerinin kemerleri ise parmak motifi ile süslenmiştir. Ayrıca yapının sadece alt kat pencereleri demir parmaklıklıdır. Ek birimden farklı olarak ana birimin pencere denizlikleri dekoratif amaçlı ikişer konsol ile desteklenmektedir. Ana birimin doğu ve batı cephelerinin çatı katında, tam eksende yapının üst kat pencereleri gibi dışa taşkın, beyaz boyalı lento ve sövelerle çevrili ve kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış basık kemerli birer tane ikiz pencere yer almaktadır.

Yapının bütün köşeleri, ön yüzleri bosajlı kesme taşların üst üste dışarı doğru taşırılarak, girintili çıkıntılı bir biçimde örülmesiyle kuvvetlendirilmiştir. Bu



uygulama; yapının bütün köşelerinde zeminden başlayıp çatıya kadar devam etmektedir.

Yapının ana biriminin üzeri kiremit kaplı kırma çatı ile, ek birimin üzeri ise kiremit kaplı beşik çatı ile örtülmüştür. Bütün bu çatıyı çepeçevre dolaşan ahşap geometrik bezemeli bir saçak vardır. Çatının doğu ve batı alınlığının tepesinde ve yanlarında, ahşap akroterler vardır. Çatının oluşturduğu üçgenin üst bölümü, bezeme amaçlı ahşap ile kaplanmıştır. Yapının dışa taşkın ana giriş bölümünün üçgen alınlığının tepesinde ve yanlarında da akroterler yer almaktadır.

MALZEME - TEKNİK VE BEZEME

Yapı genel görünüşü ile iki dikdörtgen birimin yan yana getirilmesiyle oluşturulmuş bir plana sahiptir. Yapıyı daha kolay tanıtabilmek için bu birimlerden birine ana birim, diğerine de ek birim diyebiliriz

Yarım bodrum üzerine iki katlı olarak tasarlanmış olan yapının bütün cepheleri, o döneme özgü bir sıva ile kaplanmıştır.[6] Yapının bütün köşeleri ise, ortası bosajlı kesme taşların üst üste dışarı doğru taşırılarak girintili çıkıntılı bir biçimde örülmesiyle kuvvetlendirilmiş ve yapıya da estetik bir görünüm kazandırılmıştır.

6 Edelputz; Alman yapı terminolojisinden dilimize geçmiş bir sıva türüdür.

Bu uygulama, yapının bütün köşelerinde, zeminden başlayıp çatıya kadar devam etmektedir. Yarım bodrum kat ise düz kesme taş ile kaplanarak diğer katlardan ayrılmaktadır.

Yapının giriş holünün zemin döşemesi geometrik bezeli karo ile kaplı iken, diğer alt kat bölümlerinin zemin döşemesi dökme mozaiktir. Tavanında ise Kültür Bakanlığı'nın yapmış olduğu düzenleme sırasında eklenmiş olan ahşap kafesli asma tavan yer almaktadır. Ana birimin doğu bölümünün kuzey kısmı, ahşap kafes bir bölme ile müze görevlilerinin çalışma alanı olarak ayrılmıştır. Yapının tüm pencereleri dışa doğru daralan mazgal tipi pencerelerdir.

Ana birimin giriş holünden iki kollu, demir parmaklıklı, dökme mozaik kaplı merdiven ile üst kata çıkılmaktadır. Üst kat bölümlerinin tavan eteği ve göbeği kartonpiyer ile zeminler ise ahşap ile kaplıdır. Ayrıca bütün kapılar da ahşap olup beyaza boyanmıştır.

Giriş doğrultusuna göre simetrik bir biçimde düzenlenmiş olan ana birimin doğu ve güney cepheleri, kat döşemeleri seviyesindeki profilli bir silme ile iki kata ayrılmıştır. Yapının bütün kapı ve pencere açıklıkları dışa taşkın, beyaz boyalı lento ve sövelerle çevrilidir. Bu yapıda kullanılan lento, söve ve silmeler prefabrik beton elemanlardır. Yapının tüm kapı ve pencere doğramaları ahşaptır. Yapının alt kat pencereleri, kilit taşı dışa ve yukarı doğru taşırılmış basık kemer ile, üst kat pencereleri ise aynalı kemer ile geçilmiştir. Üst kat pencerelerinin kemerleri bitkisel bezeme ile, alt kat pencerelerin kemerleri ise parmak motifi ile süslenmiştir. Yapının sadece alt kat pencereleri demir parmaklıklıdır. Ek birimden farklı olarak ana birimin pencere denizlikleri dekoratif amaçlı ikişer konsol ile desteklenmektedir. Yapının ana biriminin üzeri kiremit kaplı kırma çatı ile, ek birimin üzeri ise kiremit kaplı beşik çatı ile örtülmüştür. Bütün bu çatıyı ahşap, geometrik bezeli bir saçak çevrelemektedir. Çatının doğu ve batı alınlığının tepesinde ve yanlarında, ahşap akroterler bulunmaktadır. Çatıda oluşan üçgenin üst bölümü bezeme amaçlı ahşap ile kaplanmıştır. Yapının, dışa taşkın ana giriş bölümünün üçgen alınlığının tepesinde ve yanlarında da akroterler yer almaktadır.

ANKARA T.C.D.D. MÜZESİ VE SANAT GALERİSİ KONUMU VE TARİHCESİ

Yapı; Ankara garıyla, 2. İşletme Müdürlüğü binaları arasında yer almaktadır. Bu binanın, Müze kayıtlarında bulunan projesinden, otel olarak planlandığını ve Ankara Oteli olarak isimlendirildiğini öğrenmekteyiz.

Ankara İstasyonu'nun yapımından sonra; yolcuların konaklamak için kullandığı

Ulus'taki Taşhan'ın zamanla gelişen Ankara'nın talebine yetersiz kalması karşısında, istasyon alanına bir otel yapma fikri doğmuştur. Bunun üzerine Ankara Oteli olarak isimlendirilen yapımız, 1924'te inşa edilmiştir.

Anadolu-Bağdat Demiryolu şirketinin 1924'te millileştirilmesi ile, ortaya yönetim yeri sorunu çıkmıştır. Böylece otel olarak planlanmış olan bu yapı, hiç bu işlevle kullanılmadan, 1924-1964 yılları arasında T.C.D.D. Genel Müdürlüğü, 2. Bölge Baş Müdürlüğü ve Muhasebe Müdürlüğü olarak kullanılmıştır.

1964-1965 eğitim ve öğretim yılında, demiryollarında çalışan personelin, yüksek öğrenim gören çocuklarının barındığı 'T.C.D.D. Yüksek Tahsil Öğrenci Yurdu' olarak hizmete açılmıştır. Bu yurt 2 Temmuz 1979 tarihinde kapatılmıştır.

Binada 1980-1988 yılları arasında, T.C.D.D. Eğitim Dairesi Başkanlığı görev yapmıştır.

1989 yılında T.C.D.D. Genel Müdürlüğü aldığı bir karar ile bu yapıyı, T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi olarak düzenlemiştir.

PLAN VE İÇ TANITIM

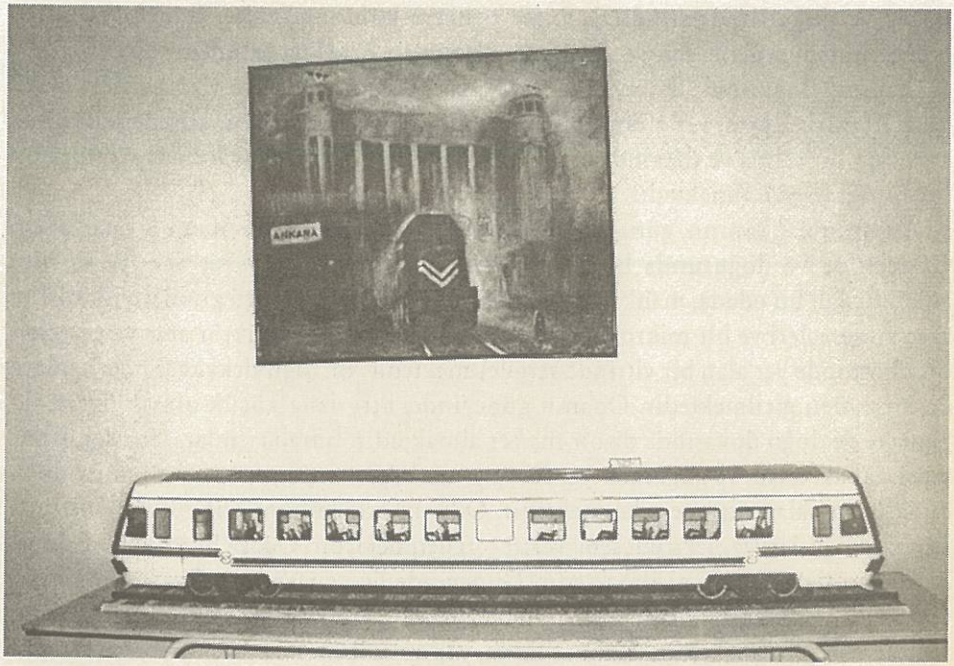
Yarım bodrum üzerine iki katlı ve genel görünüşü ile dikdörtgen planlı olan bu yapının cepheleri, ortası bosajlı kesme taş ile kaplanmış; üzeri ise kiremit kaplı kırma çatı ile örtülmüştür. Bu yapının alt katı sanat galerisi, üst katı ise müze olarak düzenlenmiştir.

Giriş eksenine yaklaşık simetrik olarak düzenlenmiş bu yapıya, kuzeyden dört basamaklı merdiveni olan bir kapıdan girilmektedir. Kapının önünde giriş doğrultusunda bir giriş holü yer almaktadır. Giriş holünden de kuzey-güney doğrultulu bir hole girilmektedir.

Toplam yedi oda, bir salondan ve bir holden oluşan alt katta, giriş holünün iki yanında yer alan odalar büro olarak, yapının güneydoğusunda yer alan oda kütüphane olarak, geri kalan odalar ise sergi birimleri olarak kullanılmaktadır. Bu odaların tamamı, kuzey güney doğrultulu uzanan hole açılmaktadır. Zemini geometrik bezeli karo mozaik ile kaplı olan alt katın tavanı da ahşaptır. Yapının bütün pencereleri de çift camlı ve çift kanatlıdır. Alt katta, güneybatıda yer alan ahşap merdivenden üst kata çıkılmaktadır.

Yapının üst kat planı, alt kat planını tekrarlamaktadır. Ancak odaların işlevleri değişmiştir. Bir diğer fark ise üst katın hem zemin hem de tavan döşemesinin ahşap olmasıdır.

Üst kat holün batı bitiminde bir balkon kapısı ve bir balkon bulunmaktadır. Merdiven sahanlığının kuzeyinde yer alan odanın güneyinde bir kapı, kuzeyinde ve batısında birer pencere ile doğusunda bir niş bulunmaktadır. "Fotoğraflarla



Müze'den bir köşe

Demiryolu" adı verilen bu odada koltuklar, sehpa. soba ve çeşitli demiryolu çalışmalarını gösteren fotoğraflar sergilenmektedir. Bitişikteki yaklaşık kare planlı bölümün güney duvarında bir kapı, kuzey duvarında ise bir pencere yer almaktadır. Odanın orta bölümünde, içinde ölçüm aletlerinin sergilendiği bir vitrin bulunmaktadır. Yan oda ise dikdörtgen planlı olup, alt katın giriş holünę tekabül etmektedir. Holden girilen bu odanın kuzey duvarında bir balkon penceresi ile bir taş balkon bulunmaktadır. Burada telgraf ve telefon gibi haberleşme araçları vitrin içinde çeşitli daktilolar da ahşap masa üzerinde sergilenmektedir. Cer hareket seksiyonu diye adlandırılan bitişiğindeki yaklaşık kare planlı odanın güney duvarında bir kapı, kuzey duvarında da bir pencere yer almaktadır. Lokomotiflerin çeşitli özelliklerinin yazılı olduğu plakalar bir camlı pano üzerinde, uyarı ve aydınlatma fenerleri ise yine orta bölümde bulunan bir vitrinde sergilenmektedir. Bu odanın doğu yanında yer alan kare planlı odaya güney duvarında bulunan bir kapıdan girilmektedir. Kuzey duvarında bir pencere ve batı duvarında bir nişin yer aldığı bu odada, yemekli vagonlarda kullanılmış olan T.C.D.D. damgalı gümüş, porselen kristal yemek takımları ve çatal, kaşık takımları üç vitrinde sergilenmektedir. Bitişiğinde bulunan kare planlı odanın güney duvarında bir kapı,

kuzey ve doğu duvarlarında da birer pencere bulunmaktadır. Burada eski tren biletlerinden, senetlerden ve kimlik kartlarından örnekler sergilenmektedir.

Yapının doğusunda, kuzey ve güney kanadın arasında, seviye olarak daha yüksek olan Atatürk Köşesi yer almaktadır. Dikdörtgen planlı olan bu köşede iki koltuk arasında bir sehpa ve üzerinde bir avize sergilenmektedir. Duvarda da Atatürk'ün bir fotoğrafı yer almaktadır.

Yapının üst katının, güneydoğusunda kare planlı holden açılan bir oda vardır. Güneyinde ve doğusunda birer penceresi bulunan ve Hareket Seksiyonu diye adlandırılan bu odada, mankenlere giydirilmiş hareket memuru giysileri, ilkyardım araç ve gereçleri ve bir mikroskop açıkta sergilenirken, kondüktör araç ve gereçleri orta bölümde yer alan bir vitrinde sergilenmektedir. Bitişiğindeki kare planlı odaya da kuzeyden girilmektedir. Odanın güneyinde, biri daha küçük olmak üzere, iki pencere ve doğu duvarında da bir niş yer almaktadır. Burada çanlar, fenerler, bakır tepsi, tabak, kaşık ve güğümler yerde, vagon askıları, musluk ve sabunluk ise doğu duvarda yer alan nişte sergilenmektedir. Odanın orta bölümünde yer alan vitrinde ise yazı takımları ve elektrikli semaverler sergilenmektedir. Odaya bitişik olan salona, kuzeyden üç açıklıkla girilmektedir. Güneyinde üç pencere olan bu bölümde, üç vitrinde ve yedi ahşap masada buharlı lokomotif parçaları, lokomotif maketleri ve fenerler sergilenmektedir. Salonun batı yanında da bir tuvalet yer almaktadır. Merdiven sahanlığında ise sehpa, koltuk ve vestiyer yer almaktadır.

Üst katın holünde, çinili sehpa, koltuklar, soba, fener ve telefon sergilenmektedir. Üst katın bütün duvarlarına demiryolu ile ilgili resimler asılmıştır.

DIŞ TANITIM

Yarım bodrumla birlikte üç katlı ve dikdörtgen planlı olan bu yapının cepheleri, plana uygun olarak giriş doğrultusuna göre simetrik bir biçimde düzenlenmiştir. Girişin yer aldığı orta bölüm, hem cepheden öne doğru, hem de saçaktan yukarı doğru taşırılarak vurgulanmıştır. Bu düzen arka cephede de aynen tekrarlanmıştır. Yapının her cephesinde bütün birimler bezeme amaçlı, derinliği az olan duvar payesi ile belirginleştirilmiştir. Bodrum kat, profilli sürekli bir taş kuşak ile diğer katlardan ayrılmaktadır.

I. Ulusal Mimarlık Dönemi özelliği olan, her katta farklı pencere düzenlemesi, bu yapıda da görülmektedir. Bu özelliğin kapılarda da uygulandığını görmekteyiz. Alt kat açıklıkları basık kemer ile üst kat açıklıkları sivri kemer ile geçilmiştir. Yapının tüm pencere doğramaları, çift kanatlı ve çift camlıdır. Ayrıca açıklıkların kemerli olan üst bölümleri, küçük parçalara bölünmüştür. Bodrum kat pencereleri ise enlemesine dikdörtgen biçiminde, basık kemerli ve demir parmaklıklıdır. Yapıda,

kemerleri oluşturan taşların yüzeyleri duvardakinin aksine düz yapılarak, farklı bir görünüm elde edilmeye çalışılmıştır.

Yapının ön cephesinde, dört basamakla yükseltilen girişin üzerinde, konsollarla taşınan bir balkon vardır. Dikey doğrultulu bu düzen, ön cephenin simetrik düzenini vurgulamaya yöneliktir.

Batı cephede, eksende yer alan yedi basamaklı merdivenle çıkılan bir giriş bulunmaktadır. Bu kapının üzerinde, ön cephede yer alan balkon gibi, konsollarla taşınan bir balkon bulunmaktadır.

Yapının güney cephesi, kuzey cephe gibi düzenlenmiştir. Ancak kuzey cephenin orta biriminde yer alan giriş ve balkon düzenlemeleri, bu cephede yerini pencere düzenlemesine bırakmıştır.

Yapının doğu cephesi ise, bu cepheye bitişik olarak inşa edilen lojman binası nedeniyle görülememektedir.

Kesme taşla kaplı olan bu yapı, kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Çatıyı çevreleyen geniş saçağı, yapının kuzey ve güney cephelerinin orta birimlerinde yer alan eşit aralıklı, dört ahşap payanda desteklemektedir. Ahşap payandalar duvar yüzeyinde süslü taş konsollara oturmaktadır.

MALZEME - TEKNİK VE BEZEME

Yarım bodrum üzerine iki katlı olarak tasarlanmış olan bu yapının cepheleri, ortası bosajlı kesme taş ile kaplanmıştır.

Yapının alt kat zemin döşemesi geometrik bezeli karo mozaik ile tavanı da ahşap ile kaplıdır. Yapının bütün pencereleri çift camlı ve çift kanatlıdır. Alt kattan üst kata çıkışı sağlayan basamakları ve tırabzanı ahşap olan merdiven alt katın güneybatısında yer almaktadır.

Yapının üst kat zemin döşemesi ve tavan döşemesi ise ahşaptır. Yapıda kullanılan tüm kapılar da ahşaptır.

Giriş eksenine göre yaklaşık simetrik olarak düzenlenmiş bu yapının kuzeyinde, dökme mozaik ile kaplı dört basamaklı bir merdiven, batısında da yedi basamaklı, demir parmaklıklı bir merdiven vardır.

Yapının her cephesinde bütün birimler bezeme amaçlı, derinliği az olan duvar payesi ile belirginleştirilmiştir. Bodrum kat, profilli sürekli bir taş kuşak ile diğer katlardan ayrılmaktadır.

Yapının alt kat açıklıkları basık kemer ile üst kat açıklıkları ise sivri kemer ile geçilmiştir. Açıklıkların kemerli olan üst bölümleri, ahşap küçük parçalara bölünmüştür. Bodrum kat pencereleri ise enlemesine dikdörtgen biçiminde basık kemerli ve demir parmaklıklıdır. Yapının tüm pencere ve kapı doğramaları ahşaptır.

Yapıda, kemerleri oluşturan taşların yüzeyleri duvardakinin aksine düz yapılarak, farklı bir görünüm elde edilmeye çalışılmıştır.
Yapının ön cephesinde ve batı cephesinde taş konsollarla taşınan taş balkonlar bulunmaktadır.

Yapı kiremit kaplı kırma çatı ile örtülüdür. Çatıyı çevreleyen geniş saçağı, yapının kuzey ve güney cephelerinin orta birimlerinde yer alan eşit aralıklı, dört ahşap payanda desteklemektedir. Ahşap payandalar duvar yüzeyinde taş konsollara oturmaktadır.

DEĞERLENDİRME

Dünya'da ilk kez 16. yüzyılda Avrupa'daki maden ocaklarında kullanılmaya başlanan demiryolunun, bugünkü anlamdaki temeli, 1804'te İngiltere'de atılmış ve 1825'te ilk ticari amaçlı yolcu ve yük taşımacılığı başlamıştır.

Sanayi devriminin simgesi sayılan demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'na birçok yeniliğe göre daha erken girmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu hattı 1866'da, İngilizlere verilen imtiyaz ile tamamlanıp, işletmeye açılan Aydın-İzmir hattıdır.

İngilizlerden sonra Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları ile ilgilenmeye başlamışlardır. 1888'de Osmanlı İmparatorluğu ile Alman demiryolu şirketi arasında antlaşma imzalanarak, Anadolu-Bağdat hattının yapımı Almanlara verilmiş ve 1893 yılında hat tamamlanarak, Ankara'ya ulaşmıştır.

Coğrafi açıdan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarını Balkan ve Anadolu demiryolları olarak ikiye ayırmak mümkündür.

Bütün bu demiryolları, Osmanlı imparatorluğu üzerinde askeri, toplumsal ve ekonomik anlamda derin etkiler yaratmıştır. Tamamlanan ve hizmete giren demiryolları, askeri birliklerin imparatorluk sınırları içinde nakledilmesini hızlandırıp, kolaylaştırmıştır. Ankara hattının tamamlanması ile, Osmanlı'nın tarımsal ekonomisi birçok yönden gelişmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı Devleti, Avrupa'nın teknik üstünlüğünü kabul etmiş ve Avrupa'ya açılarak, batılılaşma çabasına girmiştir. Bu batılılaşma çabası sadece eğitim ve ordu gibi alanları değil, mimarlık alanını da etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nde biçimsel batılılaşma etkili bir değişme faktörü olsa bile, çok ağır ve köksüz bir süreçtir. Bunun nedeni ise Avrupa düzeyinde bir endüstrileşmenin ve ona bağlı gelişmelerin söz konusu olmadığıdır. Osmanlı Devleti'nde bu süreçte, yabancı uyruklu mimarlar ve azınlığa mensup mimarlar yapı çalışmalarında görev almışlardır.

Batıda hızla değişen, yeniden örgütlenen toplumların gereksinim duyduğu yeni işlevleri karşılamak üzere yeni yapılar inşa edilmiştir. Bu yapıların benzerleri, başka bir gelişim göstererek biçimlenmiş önemli Osmanlı kentlerinde birbirini izlemiştir. Burada dikkati çeken nokta, yabancı ve azınlığa mensup mimarların batıdaki gelişmeleri aktarırken getirdikleri yorumdur. 18. yüzyılın barok ve rokoko etkileri, yerlerini önce neo-klasik üsluba bırakmış, sonra Rönesans, barok tekrarı ve 1860'tan başlayarak da seçmeci tutum, Osmanlı mimarlığını geleneksel değerlerden giderek uzaklaştırmıştır.

Konumuzu oluşturan ilk yapımız "Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi", Anadolu-Bağdat hattının Ankara'ya gelmesi ile birlikte inşa edilmiş olan istasyon binasıdır. Bu yapı da Osmanlı devletinin daha önce tanımadığı bir işlevi karşıladığından, yabancı mimarlar tarafından inşa edildiğini söyleyebiliriz. Yapıda seçmeci bir tutum hakimdir. Bu durum, yapının daha çok cephelerine yansımıştır. Cephelerde özellikle neo-klasik etkiler izlenmektedir. Bunu, ilk yapımızın girişinin üçgen bir alınlıkla sonlanmasında ve çatıda kullanılmış olan akroterlerden anlayabiliriz. Yapımızda kullanılan kemerlerin düzenlenişi ve kemer bezemeleri de bize neo-klasik bir etkiyi hatırlatmaktadır. Cephelerin, profilli, sürekli bir silme ile iki kata ayrılması da neo-rönesans mimarisinden esinlendiğini göstermektedir.

Seçmeci üslubun güzel bir örneği olarak kabul edebileceğimiz bu yapı, aynı dönemde, aynı hat üzerinde yapılmış olan diğer istasyon binaları ile mimari açıdan birçok benzerlik göstermektedir. Bu yapılar genellikle, iki katlı bir ana birim ve tek katlı bir ek birimin yan yana getirilmesi ile oluşturulmuştur. Çoğunun köşelerinde, zeminden başlayıp saçağa kadar devam eden, girintili çıkıntılı bir biçimde üst üste yerleştirilmiş ortası bosajlı kesme taş kullanılmıştır. Cephe yüzeyleri ise köşelerden farklı olarak kendi dönemine özgü bir sıva olan "edelputz" ile kaplanmıştır. Ayrıca bu yapılarda, hazır betonarme eleman kullanımı da çok yaygındır.

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında çökmekte olan Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu çıkmazdan kurtarmayı amaçlayan ideolojilerden, geçerliliğini en uzun süre koruyan Türk milliyetçiliği akımı, o yılların mimarlığını şekillendiren başlıca etmen olmuştur.

I. Ulusal Mimarlık Akımı, 1908'de belirginleşmiş, 1911-1922 yılları arasında uzun süren savaş dönemi içinde güçlenmiş, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkçülük idealinin henüz geçerli olduğu ideolojik ortamda da devam etmiştir. Mimarlığın milli duyguları yansıttığına, milli şuuru güçlendirici niteliğine inanılan bu dönemde mimarların amacı, unutulan Türk sanatı ve mimarlığını, klasik dönemde ulaştığı değerleri ile yeniden ortaya çıkarmak, yaşatmak yönünde idi. Birçok öğrenci

yetiştiren ve milli üslubun tüm ülkeye yayılmasına öncülük eden akımın usta mimarları Vedat ve Kemalettin Beyler Avrupa'da eğitim görmüşler, dönüşlerinde tüm çalışmalarını Türk mimarlığı üzerinde yoğunlaştırmışlardır.

Konumuzun ikinci yapısı olan "T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi" de I. Ulusal Mimarlık anlayışıyla yapılmış bir yapıdır. Bunu, bu üslubun artık kurallaşmış olan özelliklerinin bu yapıda da görülüyor olmasına dayanarak söyleyebiliriz. Bu üslupta yapılmış olan yapılar, orta doğrultulara göre bakışık bir biçimde planlanmaya çalışılmış ve ana girişler genellikle bakışım doğrultusuna yerleştirilmiştir. "T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi" I. Ulusal Mimarlık Dönemi yapısı olmasına karşın, bu dönemin en önemli özelliği olan simetrik düzenleme anlayışına, uygun olarak yapılmamıştır.

Yapımız, bu dönem yapıların geneli gibi yarım bodrum üzerine iki katlı olarak inşa edilmiştir. Bu dönem yapılarında, her katta farklı pencere düzeni kullanılmıştır. Bazı yapıların cephelerinde bütün birimler, bezeme amaçlı, derinliği az olan duvar payesi ile belirginleştirilmiştir. Bu birimlerin tüm yapı boyunca yinelenmesi, yapılara ritmik bir görünüm kazandırmıştır. Dönem üslubuna ait bu özellik, bizim yapımızın cephelerinde de uygulanmıştır. Cephelerde beliren diğer bir nokta da ana cephe ile diğer cepheler arasındaki ilişkidir. Bu ilişki yapının önemine, yapıldığı yerin özel durumuna göre değişmekle birlikte, cephelerin çoğu kez eşit biçimde değerlendirilmediği görülmektedir. Sözü edilen yapımızın da bütün cepheleri eşit biçimde düzenlenmeyip, ön cephesi diğer cephelerden ayrı tutulmuştur .

I. Ulusal Mimarlık üslubu anlayışında yapılmış yapılarda sık görülen, balkonların korkuluklarında dikey yerleştirilmiş yalın taş elemanlar; bizim yapımızın ön ve batı cephesinde bulunan balonlara da uygulanmıştır.

Bu dönemde; desteklerle taşınan geniş saçakların alt yüzleri, eski Türk mimarlığı saçak altı ve tavan süslemeleri benzeri geometrik desenlerle bezelidir. T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi binasının da geniş saçağı ve onu taşıyan ahşap payandaları vardır.

Yine bu dönem yapılarının bir özelliği olarak, tarihi bir görünüm vermek ya da yapıldıkları tarihi çevreye uymak amacıyla, yapıların dışarıdan algılanabilen yüzleri, kullanılan yapı sistemi ne denli çağdaş olursa olsun, kesme taşla kaplanmış ya da kesme taş izlenimi verebilecek biçimde sıvanarak derzlenmiştir. Yapının cephelerini kesme taş ile kaplama uygulamasını, bizim yapımızda da görmekteyiz.

Bütün bu özellikler göz önünde tutularak, "T.C.D.D. Müzesi ve Sanat Galerisi" binasının mimari üslubu için, I. Ulusal Mimarlık üslubu diyebiliriz.

Bu iki yapı, bugün T.C.D.D.'nın bünyesinde korunmaktadır. Demiryolları, Atatürk'ün de çok önem verdiği ve Cumhuriyet'in kuruluş aşamasında da yurt için önemli hizmetler yapmış bir kurumumuzdur. Bu kurum üzerine düşen

sorumluluklarına sahip çıkmış, demiryollarının geçmişi ile ilgili objeleri toplamış, belgelemiş, korumuş ve kendi müzelerinde bunları sergilemiştir. Ankara garında yer alan bu iki tarihi yapı da bu eserlerin sergilenmesi amacıyla kullanmaktadır. T.C.D.D. bunun gibi İzmir Alsancak Müze ve Sanat Galerisi, İzmir Açıkhava Müzesi ile Eskişehir T.C.D.D Müzesini de kültür hayatımıza kazandırmıştır.

Söz konusu bu iki yapının müze haline getirilmesi yerinde bir karardır. Ne var ki, yapıların kendi tarihsel değerleri göz ardı edilerek salt objelerin sergilenmesine yönelik mekanlar olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu tutum, müzecilik anlayışı ile çelişmekle birlikte, yapıları korumaya yönelik iyi niyetli çabalar olarak değerlendirilebilir.

Ancak tüm bu iyi niyetli çabalarına karşın, yapıların korunmaları aşamasında Kurumun, birtakım hatalar yaptığı da göz ardı edilemez. Şöyle ki, dört cephesi açık ve algılanabilir biçimde bırakılması gereken bu yapılardan Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk Konutu ve Müzesi olan yapımızın, doğu cephesine bitiştirilen demir konstrüksiyon, bu cephenin mimarisini bozduğu gibi net bir biçimde görülmesini de engellemektedir. Diğer yapımız olan T.C.D.D Sanat Galerisi ve Müzesi'nin doğusunda inşa edilen lojman binasına ait bir kısmın yapının iç tarafına girmiş olduğu açıkça görülmektedir. Bugün lojman binasının merdiven sahanlığı olarak kullanılan alanın zemininin yapının zeminiyle aynı olması, durumu kanıtlamaktadır.

Bize göre, her tür tarihi yapı, özgün kimliği bozulmadan, koruma ve yaşatma anlamında çeşitli işlevlerde kullanılabilir. Ancak bu tarihi yapılarda yeni işlev için yapılan düzenlemeler bu konunun uzmanı olan kişiler tarafından yapılmalıdır. Bu düzenleme sırasında yapının ne özgün kimliği ne de yeni kazandırılmış olan kimliği göz ardı edilmemelidir. Böylece yapılar hem yok olmaktan kurtarılmış, hem de gereksimim duyulan bir işlevi karşılamış olur.

....

Eskişehir - Haydarpaşa, Haydarpaşa - Eskişehir;
28'den beri,
yolcular iner biner,
makinalar değişir,
Alaeddin yerinde,
Alaeddin değişmez.

Vagonlar geliyorlar sallanarak.

Bavulu keten kılıflı bir yolcu gibi
-böyle postayla değil-
binmek Semplon'a Sirkeci'den
Vagonli'de yatmak.
Ve hele geceleri
oturup karşısında küçük kırmızı abajurların
rakı içmek vagon-restoran'da.

Vagonlar geliyorlar sallanarak:

"-Usta!.."
Alaeddin döndü kömürcü İsmail'e:
"-Ne var İsmail?"
"-Usta ne olacak bu harbin sonu?"
"-İyi olacak."
"-Nasıl yani?"
"-Yemekli vagonda rakı içeceğiz."
"-Biz mi?"
"-Biz."
"-Kömürü kim atacak
kim sürecek makinayı?"
"-Onu da biz."
"-Alayı bırak usta,
kim kazanacak?"
"-Biz..."

Nâzım HİKMET, *Memleketimden İnsan Manzaraları*

Demiryolları Mecmuası ve Demiryolcu Dergileri

H. İbrahim UÇAK

Emekli Cer Müfettişlerinden A. Lütfi BALAMİR, bugün 80 yaşında ve Adana'da yaşamaktadır. Kendisi demiryol tarihine gönül vermiş, yaşamı boyunca da, *Demiryolları Mecmuası*'na, *Demiryol ve Demiryolcu Dergisi*'ne yazılarıyla renk katmış, hayat vermiş bir demiryolları sevdalısıdır. O'nun için büyük anlam ifade eden bu dergi, 73 yıl sonra yayın hayatına ara verince, dönemin TCDD Genel Müdürüne, üzüntülerini dile getiren şu mektubu göndermiştir. Belki, bu mektubun biz gibi, umutlarını, coşkularını kaybetmiş, hazıra konmuş bugünkü kuşak mensupları için bir kıymet-i harbiyesi yoktur ama, kurtuluşu, kuruluşu ve sonrasını, acı ve tatlı yönleriyle yaşamış, Cumhuriyetin ilk kuşak bir demiryolcusu için büyük anlam ifade etmektedir. Mektup aynen şöyledir;

Sayın Hasan MOLLAOĞULLARI, *Adana, 20 Ocak 2000*

TCDD Genel Müdürü

Ankara

Ülkemizde 144 yıllık geçmiş bir maziye sahip Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesince 1 Mart 1341 (1925)'de mesleki anlamda aylık yayınlanan (DEMİRYOLLAR DERGİSİ) geçen şu yakın zamanda, nedense yayınına ara vermiş bulunuyor.

Bundan mensubiyeti itibariyle Demiryolcu camiası, bil'hassa faal servis elemanları müteessir bulunmaktadırlar.

Kapatılmasını gerektiren sebebin basım ve maliyetinin ağırlığından ileri geldiği veya ekonomik prensipler sonucu olduğu rivayet edilmişse de, Dergiyi, reklam gelirlerinin karşıladığı da biliniyordu. Konu bu güne kadar açıklanmamış meçhul kalmıştır.

Sayın Genel Müdür Hasan MOLLAOĞULLARI,

Demiryolları işletici kesim başta (Yol), (Cer), (Hareket) aktif ünitelerinden oluşur. Öteki üniteler yardımcı yan kuruluşlardır. Ülke genelinde yüzlerce İstasyon ve Garlarda, Şube ve Kısım Şefliklerinde, Lokomotif Depolarıyla, Sundurmalarında, Revizörlüklerle, Sinyalizasyon Birimlerinde Trenlerin selametle sevk ve yönlendirilmesinde buralarda on ikişer saat nöbetle çalışan üniformalı tüm personel, acaba bilir misiniz gecelerin zulmetinde uyku bastırdığında, gözkapaklarının kapanmaması pahasına benlikleriyle mücadele ederken, o anda oyalanacakları tek çare ve çözüm kapattığınız Demiryol Dergilerini okumak, okumak, yine okumaktır.

Zira gazete ve benzeri yayınları satın almaya zaten güçleri yetmez. Unutulmamalıdır ki, yukarıda belirttiğimiz bu üç branştaki personelin, meslekten gelen özellikleri itibariyle her an karşılaşacakları hayati riskin o affetmeyen, o acımasız demiryolculuğun kökeninde, yapısında, karakterinde ve işleyiş tarzında en ufak bir gafletin, basit bir hatanın veya unutkanlığın nice Memur ve İşçilerimizin hayatına mal olacağı hususları her an bir olasıdır, bir kuşkudur, bir gerçektir...(Yardımcı Ünitelerde bu kabil badirelere asla rastlayamazsınız !)

Nöbetleri sırasında veya vazife başında Su Cenderelerine, Peron direklerine, Tünellere çarparak, Draymanlarda, Karambollerde vagonlar altında parçalanarak, Kroşe bağlarken can verenler, Trenlerden, Drezinlerden, benzeri araçlardan savrulanlar, bütün bu facialardan tesadüfen hayatta kalıp da kol ve ayaklarından kesilerek arta kalan ömürleri boyunca sakat, alil, iki koltuk değneği ile kötürüm kalanlar, dahası tenha, ıssız ara İstasyonların yeri, mekanı belirsiz Makas başı toprak yığınlarında sahipsiz, gariban Köy Mezarlarında defedilenler, geçenler, göçenler, gidenler!...

İşte, bu DEMİRYOL DERGİLERİ, teşkilatta öteki çalışanlarıyla, ayrıca emekliler için de sanki bir sembol, onunla iç içe bir yaşantı biçimidirler.

Dergilerde Demiryolcuların hatıraları, şiirler, yaşanmış hikayeler, sosyal içerikli haberler, güzel güzergah fotoğrafları, Genel Müdürlük aktivite ve yenilikleri , dünya demiryollarından yansımalar, daha da güzeli Türk'ün kurtarıcısı büyük önderimiz ATATÜRK'e olan sevgilerin yazıya dökülen tezahürlerini görürsünüz, spor, müzik olaylarını, sağlık öğütlerini okuyabilirsiniz.

DEMİRYOL DERGİSİ'ni bulabilen bir emekli ise, sayfalarında hayatının en güzel yıllarını verdiği sevgili mesleğinin geçmişini görür gibi olur, heyecanla açar, okur ve titizlikle muhafaza eder onu...

Değerli Genel Müdürümüz,

Zat-ı Alilerine şu kadarını belirtelim ki, Dergimizin ilk yayınlandığı 1925 yıllarında Demiryol dergisi ve gazetesi olarak Almanya'da 36, Fransa'da 7, Avusturya'da 4, Amerika'da 11 yayın yapılıyordu. Japonya ise ilk sıraları alıyordu.

Türk Demiryol Dergisi için şu tarihi belgeyi bilgilerinize sunmak istiyorum;

İkinci Cumhurbaşkanımız İsmet İNÖNÜ Başbakanlığı yıllarında o zamanki Genel Müdür Behiç ERKİN'e, Dergide yayınlannmak üzere bir fotoğrafıyla mektubunda şunları yazmıştı:

> *"Azizim Behiç Beyefendi, Demiryolları Mecmuasını hararetle tebrik ederim. Böyle bir Mecmua müteşebbislerini mesbuk olan azim ve irfanına mebzul bir saha-i intişar olunduğu halde, yalnız Demiryolları için faaliyet-i fikriye medari değil, fenni ve iktisadi tesiratiyle de mühim bir amil-i medeniyet olabiliyor. Demiryolları Mecmuasını sabırsızlıkla bekleyeceğiz. Tekrar, tekrar tebrik ederim. 7 Eylül 1925, Başvekil İsmet"*

Yetişen günümüz (TCDD Basın ve Yayın Kurulu) başarılı kadrosunun etkin çalışmalarıyla (DEMİRYOL DERGİSİ)'nin yeniden yayınlanmasına lütuf ve himmetlerini Sayın Genel Müdürümüzden hasseten istirham edeceğiz.

Sevgiler, saygılar, Sayın Genel Müdürümüz..

A. Lütfi BALAMİR (Emekli TCDD Müfettişi)

İşte bu mektup; ilk kuşak ve Cumhuriyet ilkelerine inanmış bir demiryolcunun, yaşamında, bir derginin ne kadar önem arz ettiğinin somut bir göstergesidir. Bu satırların yazarı olan bendeniz de, Cumhuriyetimiz ile yaşıt bu derginin, yayınına ara verdiği 1998 yılındaki son yazı işleri müdürü olma bahtiyarlığına erişmiş bulunmanın bugün hem mutluluğunu hem de üzüntüsünü birlikte yaşamaktayım. Demiryollarımızın 144 yıllık tarihi geçmişini kronolojik olarak günümüze, olayları, kişileri, mekanları ile aktarabilen eldeki, tek yazılı kaynak, Demiryol Dergileridir. 1925-1998 yılları arasında 73 yıl bu dergiyi çıkarmak için büyük çaba sarf edenleri, bugün hayatta olan ve olmayan herkese sonsuz şükranlarımızı sunmak zorundayız. Bu vesileyle, ölenlere rahmet, kalanlara sağlıklar dileyerek, dergimizin öyküsünü yine bu dergimizden elde ettiğimiz belgeler ve bilgilerle sizlere sunmak istiyoruz.

Demiryol Mecmuası'nın yayın fikri, bu derginin fikir babası olan Demiryolu Komiseri Erkanı Harbiye Binbaşısı Behiç Erkin Bey'in Selanik günlerine uzanmaktadır. Behiç Erkin, Mustafa Kemal'le Selanik'ten tanışmaktadır. 1905-1906 yıllarında Selanik'te aynı orduda görev yapmışlardır. Behiç Erkin Bey, bir röportajında, O günlerde Atatürk'le olan münasebetlerinden şöyle bahsetmektedir:

Behiç Erkin

"1908 yılı Kasımının 10. günündeydik. Selanik'in 15 km. kadar dışında Sedes çiftliği yakınlarında bir manevraya çıkmıştık. Ben o zamanlar 17. Nişancı Taburu Binbaşısıydım. Mustafa Kemal Bey de Ordu Kurmayında kolağası (önyüzbaşı) olarak bulunuyordu. O, bu manevra'da bana misafirdi. İlk akşam benim çadırımda çeşitli konularda konuşup fikir teatileri ederek baş başa sabahladık. Bu halimiz Atatürk üzerinde iyi bir tesir bırakmış olacak ki, sık sık hikaye etmekten hoşlanırdı (Borak, 1998: 40-41).

Söz konusu bu tarihin başka bir önemi daha bulunmaktadır. Selanik İltisak Hattı Muhafız kuvvetleri Müfettişliğinde bulunmuş, Meşrutiyet devrinde yine bu hattın, yeni kurulmuş olan, Askeri Komiserliğine atanmış olan Sayın Behiç Erkin, bu görevleri sırasında, Demiryolu kuruluşu ve İşletmesi üzerinde yapmış olduğu incelemeleri, Birinci Cihan Savaşı sıralarında *Demiryolunun Askerlik Noktai Nazarından Tarihi, İstimali ve Teşkilatı* adlı, Türkçe'de bu alanda eşi ve benzeri olmayan bir eser yayımlamış bulunmakta idi (Gürel, 1989: 9). Bu eser, ileride yayın hayatına atılacak olan demiryollarında yayın düşüncesi için önemli bir başlangıçtır.

Milli Kuvvetlere katılmak üzere İstanbul'dan kendisini aramakta olan İngilizlerden kaçarak, 5.7.1920'de Ankara'ya gelmiş olan Erkanı Harp Miralay (Kurmay Albay) Behiç Bey ertesi gün görüştüğü Erkanı Harbiye Umumiye Reisi (Genel Kurmay Başkanı) İsmet Bey'den, Genel Kurmay İkinci Başkanlık teklifini almıştır. Kararını vermek üzere düşündüğü bir sırada 10.7.1920'de Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) İsmail Fazıl Paşa (bu zat Ali Fuat Cebesoy'un babasıdır) Anadolu Şimendifer Kumpanyasının Müdürlüğü teklifi ile karşılaşmıştır (Gürel, 1989: 10). Bu tekliften birini seçmek zor olduğundan, durum kendisine arz edilmiş olan Mustafa Kemal Paşa da Behiç Bey'in Demiryollarının başına geçmesini daha uygun bulmuştur. Yazımızın başında da belirttiğimiz gibi, M. Kemal ile Behiç Bey'in dostlukları yıllar öncesine dayanmaktadır.

M. Kemal, Behiç Bey ile mektuplaşmaktadır. Kolağası (Önyüzbaşı) Mustafa Kemal, 1911 yılının sonlarına doğru Selanik'ten İstanbul'a, İstanbul'dan da Trablus'a, Derne Kuvvetleri Kumandanı olarak atanmıştır. M. Kemal, Behiç Erkin Bey'e Ayn-ı Mansur'da iken iki mektup göndermiştir. Günümüze ulaşabilen iki mektup; 2 Nisan 1912 ve 29 Temmuz 1912 tarihlerini taşımaktadır. Mektuplar çeşitli şekillerde bazı eserlerde yer almıştır. Mektupların asılları ise, bugün Türk İnkilap Tarihi Enstitüsü'ndedir. Atatürk'ün Özel Mektupları, ilk kez 1961 yılında Sadi Borak tarafından derlenmiştir. Behiç Beyin Mektupları ise, 1925 yılında *Hakimiyet-i Milliye* gazetesinde, 1955 yılında da Sel Yayınları'nın *Yakınlarından Hatıralar* yapıtında yer almıştır.

Dönemin mizah dergilerinden bir karikatür: Önde İsmet Paşa (İnönü), arkada Behiç Bey (Erkin)
İsmet Paşa, Behiç Bey - Çif, çif.. Çif, çif!..

Behiç Bey, Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğünü, hattı inceledikten sonra kesin karar vermek üzere, geçici kaydıyla kabul etmiştir. Daha sonra da 16.7.1920 tarihinde Demiryollarındaki görevine başlamıştır. Behiç Erkin, bir taraftan hatların millileştirilmesi konusunda çalışmalarını sürdürürken, diğer yandan da Anadolu Bağdat Demiryolları İşletmesinde mevcut ile gelecekteki Türk Demiryolu personeli için bir meslek derginin çıkarılması lüzumuna karar vermiştir.

Derginin yayınlandığı tarih olan 1 Mart 1925'te üçüncü T.C. Hükümeti iş başındadır. Başvekil Ali Fethi Okyar, Demiryollarının bağlı olduğu Nafia Vekaletinin başında ise Diyarbakır Milletvekili Fevzi Bey (Pirinççizade) bulunmaktadır. Demiryollarının başında Behiç Erkin Bey vardır. Ancak, bu hükümet 3.3.1925 tarihinde görevini, dördüncü T.C. Hükümeti olan üçüncü İnönü Hükümeti'ne bırakır, Başvekil İsmet İnönü, Nafia Vekili İstanbul Milletvekili Süleyman Sırrı Beyefendi'dir. Behiç Bey de bu görevini sürdürmektedir.

BEHİÇ ERKİN BEY'İN HAYATINDAN KESİTLER

1876 (1292) yılında İstanbul'da doğdu. Babası Cemil Bey'dir. Harp Okulu'ndan 26 Aralık 1898'de Piyade Teğmeni olarak mezun oldu. Kurmay sınıfına ayrıldı. 18 Ocak 1899'da kurmay üsteğmen ve 9 Ocak 1901'de kurmay yüzbaşılığa yükseldi.

27 Ocak 1901'de Üçüncü Orduya atandı. Buradaki hizmetinden dolayı beşinci rütbeden Mecidi Nişanı ile ödüllendirildi. 14 Mart 1903'te 17. Nişancı Taburunun İkinci Bölük Komutanlığına ve ek olarak Selanik'te geçici olarak kurulan tabur komutanlığına, 14 Ekim 1903'te Selanik'te Hassa 6. Süvari alayının 5. Bölük Komutanlığına atandı ve aynı yıl (6 Mart) Kurmay kolağalığına (kıdemli yüzbaşı) getirildi. 14 Nisan 1904'te 17 nci Nizamiye Fırkası Kurmayına ve ek olarak İstanbul-Selanik İltisak Hattı Koruma Müfettişliğine getirildi. Bu görevdeki hizmetinden dolayı 1906'da evvelki nişanı 4 üncü rütbeden Mecidi Nişanına çevrildi. 8 Eylül 1907'de 17 nci Nişan Taburuna terfian atandı.

25 Ocak 1908'de 17nci Nizamiye Alayı komutanlığına, 28 Ocak 1909'da Selanik İltisak Hakkı Askeri Komiserliğine getirildi. Bu hatta yaptığı hizmetler 7 Nisan 1912'de *Ceride-i Askeriye*'de bir takdirname ile ilan edildi. 18 Kasım 1913'te İstanbul'a döndü. 3 Ocak 1913'te Genel Kurmay Başkanlığı'nda 3üncü Şubeye ve 11 Şubat 1913'te de Harbiye Dairesi Ordu Şubesi Ahzı Asker Kısım Amirliğine getirildi. 29 Şubat 1913'te Balkan Savaşı'ndaki hizmetinden dolayı bir yıl kıdem aldı. 14 Haziran 1914'te kaymakamlığa yükseldi. Ağustos 1915'te 2nci Rütbe Demir Salip ve 21 Eylül 1915'te Ordu Dairesi Başkan Yardımcılığına getirildi. 26 Haziran 1916'da Kılıçlı Gümüş İmtiyaz Madalyası, ayrıca 3üncü Rütbe Bavyera Liyakat-ı Askeriye Nişanı, 23 Kasım 1916'da 3üncü Rütbe Bavyera Liyakat-ı Askeriye Nişanı verildi. 27 Mart 1917'de albaylığa terfi etti. 6 Ekim'de yeniden Kılıçlı 3üncü Osmani Madalyası aldı. Aynı yıl tebdilen, 3üncü Mecidi, 16 Ekim 1917'de Kılıçlı ikinci rütbe Kordon Deprus, aynı yılın 1 Aralığında 3üncü rütbe Demir Haç, 3 Şubat 1918'de altı ay sefer zammı, 11 Nisan 1918'de Alman Hükümetinden birinci rütbe Demir Haç, aynı yıl 2 Haziran'da Avusturya-Macaristan Hükümetinden 3üncü rütbe Leopold nişanları verildi.

1 Ağustos 1918'de Azerbaycan Askeri Teşkilatını Kurmaya memur edilerek Gence'ye gitti, orada bir Harbiye Nezareti oluşturdu. Mütarekenin yapılması üzerine bu girişim yarıda kaldı. Mütarekeden sonra 1919'da Genel Kurmay Dairesi Teşkilat ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına getirildi. 1919'da Kızılay Madalyası verildi. İstanbul'un işgali ile komisyon çalışması bitti. Aynı yıl Altın Donanma Madalyası aldı.

20 Haziran 1920'de Mudanya üzerinden Bursa'ya geçti. Sağlık nedeniyle 2 Temmuz'a kadar Bursa'da kaldı. Bu tarihte Ankara'ya geldi. 14 Temmuz 1920'de Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne getirildi.

27.5.1925'te Milli Mücadeledeki hizmetlerinden dolayı takdirname ile ödüllendirildi. TBMM'nin II. Dönem ara seçimlerine katıldı. 31.12.1925'te yapılan seçimde 1180 oy alarak İstanbul'dan Milletvekili seçildi. Mazbatası 11 Ocak 1926'da onaylandı. 14 Ocak 1926'da Bayındırlık Bakanlığına seçildi. Vekil olarak Genel

Kurulda 9 değişik konuda söz almış, açıklamada bulunmuştur. İstanbul'dan III üncü Dönem, Çankırı'dan VII nci Dönem milletvekili seçilen Behiç Erkin, Elçi payesine sahipti. 13 Ekim 1961'de öldü (Öztürk, 1995: 402-403).

Hayat dergisinde 19 Ocak 1961 tarihli söyleşide Orhan Tahsin, Behiç Erkin Bey'in bilinmeyen yönlerini şu şekilde açığa çıkartıyor; "İki defa sordular, yaşımı, nazar değdi. Üçüncüsünde Tanrı korusun!...."diye söze başlayan adamın gözlerinde yanıp sönen yaşama isteği dolu ışıklar, yaşını gizliyordu. Üçüncü defa, Tanrı'nın kem nazarlardan korusun dileğiyle, adını yaşını açıklayalım; eski Nafia Vekili Behiç Erkin, 85 yaşında.... Behiç Erkin 85 yaşına erişmenin sırrını söylemiyor ama, bunu cümlelerinin arasında kelime kelime çıkarmak mümkün: "Doğduğum günden beri perhizdeyim," dedi. "Yemeklerin yüzde 95'ini yemem. 85 yılı bulan ömrüm boyunca ağzıma bir lokma balık, bir dirhem peynir koymadım. Pırasanın, lahananın tadını bile bilmem. Bir gün hamur tatlısı yedim, meğer peynir tatlısıymış, zehirlendim. Doktor doktor gezdim. Bir doktor; 'Sende Idiosyncrasie var. Yani, bazı gıdalar vücudunda zehirlenme yapıyor,' dedi. Yediklerimi sayarsam, pilav, makarna, et yerim. 17 yaşında sigaraya başladım. Tiryakiliğim boyunca, 15 sigaranın üstüne çıkmadım."

Yemek odasına açılan kapının yanına bir çerçeve asılmıştı. Çerçevenin içinde "Behiç Erkin -8 Şubat 1935- K. Atatürk" yazısı, imzası vardı: "Erkin soyadını Atatürk verdi bana' dedi. 'Budapeşte'de sefirdim. Bir gün Atatürk'ün imzasını taşıyan bir yazı geldi. 'Sana Erkin soyadını veriyorum. Erkin bağımsız demek. Hiçbir partiye girmediğin için bu soyadını uygun gördüm' diyordu."

Ayağa kalktı. Çerçevenin asılı olduğu yere yürüdü: 'Atatürk büyük adamdı,' dedi. 'Bir gün bir marşandiz katarı ile Ankara'ya gidiyordum. Orman Çiftçiliği önüne geldiğimiz zaman, Gazi'nin yukarıdan aşağıya doğru yaya olarak indiklerini gördüm. Treni durdurttum. Benim bulunduğum vagona geldiler. Daha şapka meselesi ele alınmamıştı. Halbuki Gazi'nin başında elbisenin renginde bir kaset vardı. 'Elbisemi beğendin mi? Bu elbise bu kasetle giyilir' dedi. Vagondaki masanın üstünde duran birkaç serpuşu gösterdi: 'Bunlar ne?' diye sordu. 'Demiryolu personeli için bunlardan yaptıracağız. Göstermek için Nafia Vekaletine götürüyorum' dedim. 'Bunlara birer güneşlik koydur, öyle götür' emrini verdi. Gazi'nin emirleri yerine getirildi.'

'Demiryolları Umum Müdürü olduğum gün Ankara'dan trene bindim. Katar yanlış dizilmişti. Yük vagonları öne konulmuştu. Eskişehir'e gidince ilgililere yük vagonlarının öne konulmasını emrettim: nitekim sekiz yıllık Umum Müdürlüğüm sırasında bir tek kaza olmadı. Bir tek yolcunun bile burnu kanamadı.' (Tahsin, 1961: 10-11)

HALİT AKMANSÜ'NÜN GENEL MÜDÜRLÜĞE ATANMASI

1985 yılında 'Milli Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk' konusunda, araştırmalar yaparken, dönemin Sermaye Piyasası Kurulu Başkanı Mehmet Akmansü ile konuşma fırsatı bulmuştum. Bugün merhum olan Mehmet Akmansü, Milli Kurtuluş Savaşı'mızın önemli komutanlarından 5. Kafkas Tümen Komutanı Kurmay Albay Dadaylı Halit Akmansü'nün oğluydu. Bu muhterem zat ile görüşmem, bu zatın, TCDD Genel Müdürlüğüne gönderdiği bir mektupla başlamıştı. Mektubunda, babası, Emekli Kurmay Albay Halit Akmansü'nün 1921 yılında demiryolu hatlarının askerileştirilmesi nedeniyle, zamanın Genel Müdürü olan Behiç Erkin Bey'in yerine 6.2.1921 tarihinden Ağustos 1921 başlarına kadar, Anadolu ve Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü görevini yaptığını yazmaktaydı. Bu nedenle de; Demiryolları Genel Müdürleri listesinde, babasının ismine rastlayamadığını, bu listede babasının adının da yer almasını ve ayrıca bir istasyona Halit Akmansü adının verilmesini talep etmekteydi.

Telefon görüşmemizde, demiryollarına olan sitemini de belirtmekte, vekaleten atanan babasının, sonradan asaleten atandığını bu nedenle de, isteğinin yerine getirilmesinin en doğal hakkı olduğunu söylemekteydi. Ama, ne yazık ki, kuruluşundan bugüne kadar demiryollarının çeşitli aşamalardan geçmesi ve mevzuat değişikliklerinin çokluğu nedeniyle zaten daha önce talan edilmiş olan mevcut arşivimizde yapılan incelemede, Halit Akmansü'nün Genel Müdürlük yaptığına dair herhangı bir kayda rastlanamamıştı. O dönem konunun bir de Genel Kurmay Arşivlerinden araştırılması, Merhum Emekli Kurmay Albay Halit Akmansü'nün Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü görevinde bulunup bulunmadığı hususunda, Genel Kurmay Başkanlığına yazı yazıldı.

15.9.1985 tarih ve 77192-11/8618 sayılı, TCDD İşletmesi Genel Müdür Yardımcısı Sabri Şaylı ve Dış ilişkiler ve İdari İşler Dairesi Başkan Yardımcısı Mete Göktan imzasıyla gönderilen yazıya cevabi gelen yazıda; Harbiye (1322-Topçu 2) sicilli, Erkanı harbiye Mektebi: 26 Ağustos 1909 mezunu, Erkanı-Harbiye Binbaşısı Halit Akmansü'nün Anadolu-Bağdat Şümendüfer Müdürü Umumiliğinin ilk Genel Müdürü olan Erkanı Harbiye Miralayı Behiç Erkin Bey'in rahatsızlığı dolayısıyla istirahate ayrılması üzerine, yerine tayini Umur-u Nafia Vekaleti'nin 23.2.1337(1921) tarih ve 482/1271 numaralı teskeresi ile gerçekleştiği beyan ediliyordu. İcra Vekilleri Heyeti Reisi ve Müdafaai Milliye Vekili Fevzi (Çakmak) imzalı teskerenin içeriği şöyleydi;

Türkiye Büyük Millet Meclisi İcra Vekilleri Heyeti Riyaseti Kalemi Mahsus Müdürlüğü

ANKARA Adet:6/155

MÜDAFAAİ MİLLİYE VEKALETİ CELİLESİNE

1- Demiryolları Müdür-ü Umumiyesi Erkan-ı Harbiye Miralayı Behiç Bey'in talebi üzerine icra ettirilen muayeneyi tıbbiye neticesinde faaliyeti cimaiyeden azade bir istirahata heyeti sıhhiyece lüzum gösterildiği Erkan-ı Harbiyeyi Umumiye Riyasetinin 16.2.337 tarihli teskeresinde bildirilmesine binaen, yerine vekaleten Erkan-ı Harbiye Binbaşısı Halit Bey'in tayini Umuru Nafia Vekaletinin 23.2.337 tarih ve 492/1271 numaralı teskeresi üzerine icra kılınmış olmakla mumaileyh Halit Bey hakkında iktiza eden muamelenin ifasını rica ederim.

2- Müdafaa-i Milliye Vekaletine ve Erkan-ı Harbiyeyi Umumiye Riyasetine yazılmıştır.

İcra Vekilleri Heyeti Reisi Ve Müdafaai Milliye Vekili Fevzi.

Halit Akmansü'nün vekaleti, 6.8.337 tarihine kadar sürmüş. Askeri rütbesi Kaymakamlığa terfi edilmiş ve 3 üncü Kafkas Fırkası Kumandanlığına tayini çıkmıştır. Tayin emrinde şunlar yazılıdır;

<u>ANKARA</u> Büyük Millet Meclisi Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaset

6.8.337 1. Şube 6192

MÜDAFAAİ MİLLİYE VEKALETİ CELİLESİNE

1-Sabık-ı Umum Hat Komiseri Erkan-ı Harp Kaymakamı Halit Bey tensib-i devletleri vechile 3 üncü Kafkas Fırkası Kumandanlığında istihdam edilmek üzere Garp Cephesi emrine tayin edilmiştir.

2- Garp Cephesi Kumandanlığına ve berai malumat Müdafaa-i Milliye Vekaletine yazılmıştır.

Erkanı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi

Daha sonra, Halit Bey'in oğlu merhum Mehmet Akmansü ile telefon

sohbetlerimiz uzun süre devam etti. Akmansü ayrıca bana, 27 Mayıs 1929 tarihli eski harflerle yazılmış babası Halit Bey'in hatıra defterinden bazı bölümlerin, fotokopisini gönderdi. Bu hatıra defterinden yola çıkarak, Dr. Albay Ziya Göğem'in 1954 tarihinde, İstanbul Halk Matbaasında basılmış *Kurmay Albay Dadaylı Halit Bey Akmansü* adlı 2 ciltlik eserinin varlığını da böylece öğrenmiş oldum. Halit Bey, bu hatıralarında, demiryollarına atanmasını şöyle anlatmaktadır;

"Bir gün İsmet ve Mustafa Kemal paşalar beraberlerken beni çağırtmışlar, gittim. Bana, neden Müdafaa-i Milliye Vekaletinde vazife kabul etmediğimi sordular. Ben de 'O dairede işten ziyade seremoni, teşrifat var. Kazım Paşa'ya bir kağıt imzalatabilmek bir meseledir. Müşarünileyhle çalışmaya imkan görmedim. Ben iş adamıyım. Çok teşrifatı sevmem..' dedim, çıktım."

"İsmet Paşa: bana cephede vazife teklif etti, derhal kabul ettim. (Bilecik Mıntıka Kumandanlığı) vazifesi verildi Bursa-Bilecik istikametini setir ve müdafaaya memur iki alay kuvvetindeki bir kuvvete kumandan tayin ediyorlardı. Bu kuvvet, Bursa'da Yunanlıların karşısındaki Nazif Paşa kuvvetleriydi. Kumandanımda Pazarcık da oturan Miralay Kemalettin Sami Bey (Sonradan Berlin Sefiri) idi. Ben, Eskişehir'den Karaköy istasyonuna hareket ettim. Bozüyük İstasyonunda bana bir emir tebliğ ettiler. Derhal Eskişehir'e avdet emri idi. Trenden indim ve ilk trenle döndüm."

Eskişehir'e dönen Halit Bey'e, o sırada Nafia Vekili bulunan Amasya Mebusu Ömer Lütfi Bey'den gelen bir telgraf vermişlerdi. Bunda; istifa etmiş olan Şümendifer Müdür-i umumisi Behiç Bey'in yerine vekaleten Anadolu ve Bağdat Demiryolları Müdür-i umumiliğine tayin edildiğine dair Vekiller Heyeti Kararı bildirilmekte, Behiç Bey'den vazifenin teslim alınması ve işe başlanıldığının bildirilmesi istenmekteydi. Kurmay Binbaşı Halit Bey, hat komiserliğinin eklenmesi ile bu vazifeye 6 Şubat 1921 de başladı. Asker olan mizacının tesiri ile hızlı iş görmek isteyen yeni müdür, harple telifi kabil olmayan umum müdürlük ananelerine, konforlu yaşama tarzına iltifat etmeyerek ve bir odanın köşesine portatif karyolasını kurdurarak, kısa zamanda tertiplediği bir plana göre çalışmaya başlamıştı.

İlk iş olarak cepheye yakın bir bölgede olan idare merkezinin, yabancı millet ve ırklardan garson ve başka... gibi elemanlarına, usta ve makinistlerden başka, mevcudiyetlerine kat'i lüzum bulunmayan idare mensuplarına yol verilmişti. Halit Bey, Umum Müdürlüğün o günkü harp şartlarına göre lüks sayılacak bazı masraflarını kısmış, elindeki bastonla bir aşağı, bir yukarı dolaşarak işleri çevirmeye koyulmuştu.

İkinci İnönü zaferinin kazanılmasında, faal ordu mensupları ile birlikte mühim emeği ve bir şeref payı bulunan o zamanki Demiryolları Genel Müdürü Halit Bey'in, hatıra defterinden bu konuyu ilgilendiren ve gördüğü takdirleri belirten

kısmı, aynen aşağıya alıyoruz;

"Yunanlıları mukabil taarruzla tard ve mevzii istirdat için geriden ihtiyat kuvvetlerinin süratle İnönü cephesine sevk ve isali elzemdi. Cenup cephesinden Kütahya dan, Ankara dan İnönü'ye alaylar, fırkalar vaktinde yetiştirildi. Bu sayede İnönü mevzii istirdat edildi. Düşman tard olundu. Bir zafer kazanıldı. İşte bu zaferin temininde şümendüfer hattı, cephedeki fırkalardan ziyade, birinci derecede çok mühim bir rol oynamıştır. Zaferin akabinde erkan-ı harbiye-i umumiye reisi Fevzi Paşa'dan bir telgraf aldım. Bana; 'Şümendüferi amil-i zafer kıldınız. Zat-ı alinize ve bütün şümendüferi memurin ve müsdahdemlerine ordu namına beyan-ı taktirat ve teşekkürat ederim' denilmekte idi.

Nafia Vekili de beyan-ı taktirat ve teşekkürat etti. M. Kemal Paşa Hazretleri Eskişehir'i teşrif ettiler. Elimi sıkarak şifahen taktir ve teşekkürlerini bildirdi. Müdafaa Vekili de beyanı taktirat ve teşekkürat etti. İşte bu hizmetime mükafaten, Nisan 1337'de (1921) Askeri rütbem Kaymakamlığa terfi edildi. Ve Heyet-i vekile kararı ile asaleten Anadolu ve Bağdat Şümendüfer Müdür-ü Umumiliği'ne tayin edildim. Maaşım da 200 liraya iblağ olundu. O zaman 200 lira maaş Milli İdarede fevkalâde bir maaşdı.. Meb'uslar da bu kadar almakta idi..."

Demiryollarında, Halit Bey'in izine rastlanamamıştı ama, Genel Kurmay belgeleri, Akmansü'nün hatıraları, yerine atandığı Behiç Erkin Bey'in anıları, Mehmet Akmansü'nün talebini doğruluyordu. Konu, yazışma cephesinden böylece kapanmıştı. Ama, bizim açımızdan kapanmamıştı. O zaman hayatta olan ve bugün merhum bulunan Emekli Cer Müfettişlerinden Ziya Gürel ile sağlığında bu konuda iki üç kez telefonla görüşme olanağı bulmuştum. Bir görüşmemizde, Halit Akmansü ile ilişkin demiryolları arşivinde bilgiye rastlamadığımı, bu konudaki fikirlerini sormuş; bana şu bilgileri aktarmıştı;

"Türk Demiryolculuğunun kurucusu Behiç Erkin Bey'in oğullarından Vecihi, İstanbul Nişantaşı Sultanisi'nden sınıf arkadaşım idi. 1953 yılında o dönem genel müdürüm olan merhum Zihni Üner, Anadolu daki mücadeleyi desteklediği için idama mahkum olmuş, padışah yanlılarınca tutuklanacağı sırada Anadolu'ya kaçmayı başarmış, Milli Kurtuluş Savaşı'nda Mülazımevvel (Üsteğmen) rütbesi ile Behiç Bey'in emrinde çalışmış, mümtaz bir insandı..

Bu faktörler, Türk Demiryolculuğun babası sayılan bu değerli insanla yakınlaşmamı sağlamıştı. Kendileriyle "Milli Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk" konusunda, uzun bir mülakat yaptım. Sayın Gürel'e Milli Kurtuluş Savaşı'nda Behiç Bey'in istifasını yol açan; altı ay kadar bu göreve Kurmay Binbaşı Halit Akmansü'nün vekaleten atanmasıyla noktalanan olayın içyüzü hakkında, Behiç Bey'in kendilerine herhangi bir şey anlatıp, anlatmadığını sordum; şu cevabı verdi: "Evet, Sayın Erkin'in istifası doğrudur. Ancak, daha sonra hastalığı nüksetmiştir.

Tedavi için Paris'e gönderilmiştir. Olayın ilk başlangıcı; faal personel olarak çalışan Rum ve Ermeni memurların muhaberede Fransızca konuşmaları rahatsızlık yaratmış, bu personelin Türk memurlarıyla değiştirilmesi, savaşın kritik dönemde olması, bu değişimin demiryollarındaki seyri-seferi büyük ölçüde etkileyeceği nedeniyle personelin tamamen değiştirilmesi fikri, Behiç Bey tarafından kabul görmemiştir. Hıristiyan personelin, hemen hepsinin işten çıkarılmış olmasından, yerlerine alınan acemi kimselerin elinde işlerin tümü ile bozulmuş olduğunu gören Umum Müdür Behiç Bey, 4 Ocak 1337 tarihli bir şifre telgrafla İdarenin bu durumunu Nafia Vekilliği'ne bildirmektedir. Bu telgrafta: 'İdare bugün lisansız kalmıştır' denilmektedir."

Bu olaylar, 13 Şubat 1921 tarihli Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi ve Garp Cephesi Kumandanı İsmet Bey'in bir yazı makinasının acele alınması ve ordu karargahına teslim edilmesi isteği, Behiç Beyin bozuk olan sinirlerini iyice bozmuş ve Muayene isteğinde bulunmuş, kendi yerine vekil tayin edilmesini buyurmuştur.

Bir de Behiç Bey'in üzerinde bulunan "Askeri Komiser"liğin Komiser Muavini Fatin Bey'e devredilmiş olması, bardağı taşıran son damla olmuştur. Behiç Bey'in yerine 23.2.1921 tarihinde Kurmay Binbaşı Halit Bey atanmıştır. 2 Nisan 1921'de de asaleten atanmıştır. Daha sonra bu göreve tekrar Behiç Erkin atanmış, ancak yaşamları boyunca Halit Akmansü ile Behiç Erkin Bey arasındaki soğukluk devam etmiştir. Bu ilerideki yıllarda, Akmansü'nün CHP'den istifasına kadar gitmiştir.

DERGİNİN İLK SORUMLU MÜDÜRÜ: SAFVETİ ZİYA

Behiç Erkin Bey'in isteğiyle; derginin müdürlüğüne dönemin ünlü edebiyatçılarından Safveti Ziya getirilir. Safveti Ziya (1875-1929) Servet-i Fünun edebi topluluğuna bağlı roman, öykü ve oyun yazarlarındandır. Tanzimat dönemi maliye ve evkaf (vakıflar) nazırlarından Musa Safveti Paşa'nın torunu, Maadin (madenler) Müdürü Ahmet Ziya Bey'in oğludur. Dedesi ve dedesinin babası Kırımlı Ebubekir Rıfat Efendi şairdi.

Safveti Ziya İstanbul'da doğdu. 1892'de Mekteb-i Sultani'yi (bugünkü Galatasaray Lisesi) bitirdi. Hariciye Nezareti'nde (Dışişleri Bakanlığı) katip olarak başladığı resmi görevinde Cumhuriyet döneminde teşrifat (protokol) genel Müdürlüğüne kadar yükseldi. Bir ara Şura-yı Devlet (Danıştay) üyeliğinde de bulundu: 1929'da Büyükada'da Yat Kulübü'nde verilen bir baloda kalp sektesinden öldü.

Edebiyat yaşamına *Servet-İ Fünun* dergisinde öyküler yazarak başlayan Safveti Ziya'nın ilk romanı olan *Salon Köşelerinde* 1898'de gene bu dergide tefrika edildi. O dönemde birçok eserin başına geldiği gibi *Salon Köşelerinde* de sansürün hışımına

uğradı. Safveti Ziya, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra sansürün çıkardığı bölümleri ekleyerek, değiştirdiği yerleri düzelterek romanını asıl biçimiyle 1912'de kitap olarak yayımladı. Gene bu yıllarda *Yıldız Böcekleri* adlı romanı, *Resimli Kitap* dergisinde tefrika edilmeye başlandıysa da yarım kaldı. Bu eserin giriş bölümü şöyle başlamaktadır: "Devr-i hürriyetteki ilk eserimi hürriyetperver kardeşim Abdullah Zühtü' ye ithaf eyledim, Safveti Ziya." (Ziya, 1998: 7)

Safveti Ziya

Servet-i Fünun döneminde kaleme aldığı öykülerini *Bir Tesadüf* (1900), *Bir Safha-i Kalp* (1912), *Hanım Mektupları* (1913) ve *Kadın Ruhu* (1914) adlarıyla kitaplaştırdı. Bundan sonra yazdığı öykülerini ise *Silinmiş Çehreler- Beliren Simalar* (1924) adlı kitapta topladı. 1890'larda Beyoğlu'ndaki eğlence dünyasını konu aldığı *Haralambos Cankiyadis* (1912) adındaki oyunu döneminde beğenildi ve tiyatro tekniği bakımından da başarılı bulundu. 1911'de *Ziya* adıyla bir de günlük gazete (140 sayı) çıkartan Safveti Ziya'nın son kitapları olan *Adab-ı Muaşeret Hasbihalleri* (Ankara, 1927) ile *Nasıl Giyinmeli* (1929) ise Dışişleri Bakanlığı'ndaki görevinin bir uzantısı olduğu kadar edebi eserlerine de yansıyan yaşam biçiminin bir ifadesi sayılabilir (Ziya, 1998: 8).

Döneminin en bilgili, birikimli gazetecisi ve yazarı Safveti Ziya sorumluluğunda, 1 Mart 1925 yılında yayınlanan ilk *Demiryolları Mecmuası*'nın Önsözü "İfade-i Meram" başlığını taşımaktadır:

"Asrımızda Şümendüferciliğin mazhar olduğu harikulade terakkiyet ile ifade ettiği cihanşümul ehemmiyete ve alelhusus demiryollarının bir memleketin iktisadi hayatında en mütekamil ve en müessir bir amil-i terakki ve inkişaf olmasına binaen, bu şube-i ilmin terakkiyatı mütemadiyesi hakkında İdaremiz memurin ve müstahdeminini tenvir ile malumat ve ihtisaslarınının tevsiine hadim olmak ve bu meyanda bütün meslekdaşlarımızı da medeniyet-i hazıranın pek vasi olan ilim ve irfan hazinelerinden hisseyap eylemek maksadiyle, bugünden itibaren "Demiryolları Mecmuası" namiyle Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi tarafından fenni ve mesleki aylık bir mecmua neşrine iptidar edilmiştir.

Mecmuanın heyet-i tahririyesini Anadolu Bağdat Demiryolları fenni heyetlerine mensup mütehassıs zevat teşkil edecek ve şümendüferciliğin aksam-ı muhtelifesine ait elsine-i ecnebiyede intişar edip müntesib-i mesleki alakadar eyleyen en mühim ve en faydalı fenni makaleden ve ilmi eserler müntehap bir heyet tarafından lisanımıza nakledilecektir.

Demiryolları Mecmuası bilhassa Türk Demiryollarının tekamülüne muktazi bilcümle malumat-ı fenniyeyi ihtiva etmekle beraber, sair memalikte mevcut demiryolları hakkında da fenni, idari, mali, iktisadi ve ihsai tafsilat ita edecek ve bu suretle şümendüfercilik mesleki ve tefferrüat-ı fenniyesi hakkında mükemmel ve etraflı malûmata desteres olunabilecektir.

Maamafih Mecmua bütün neşriyatında bilhassa memleketin şerait-i hazırasını ve ihtiyaçlarını nazar-ı dikkatte tutacak ve kabiliyet-i tatbikiyesi olan mesail-i fenniye ve meslekiyeye daha ziyade iltizam edecektir; Bu cümleden olmak üzere memurin ve müsdahdeminin Anadolu-Bağdat Demiryollarının muhtelif aksamında idrak edilecek tekamülatı nazari ve ameli bir surette takip edebilmeleri için mecmuaya hattın terakkisi ve tedrici inkişafı ile alakadar terakkiyat ve istatistiki malumat derc edilecektir.

Esasatı maruza dahilinde hariçten mütehassıs zevat tarafında irsal edilecek makalat -mesleğimize muvafık olmak şartıyla- maalmemnuniye kabul ve derç edilir."

MATBUAT CEMİYETİ REİSİ MAHMUT SADIK DEMİRYOLLARINDA

Safveti Ziya'nın Dışişlerinde bir göreve atanması nedeniyle, derginin başına Mahmut Sadık Bey getirildi. Mahmut Sadık Bey 1864 yılında İstanbul'da doğdu. Mülkiye'nin İdadi Kısmı'nı pekiyi derecede bitirdikten sonra Ziraat öğrenimi yapmak üzere Hükümetçe Almanya'ya gönderildi. Berlin'de bir yıl kaldı; hastalanarak İstanbul'a döndü. 7 Ağustos 1885'te Mülkiye'nin Yüksek Kısmını bitirdi. Aynı yıl Ekiminde Bab-ı Ali Tercüme Odası Hulefalığı'na tayin edildi. Şubat 1886'da memuriyetten ayrılarak, Mülkiye'nin 1. sınıfından beri heves ettiği gazeteciliğe başladı. İlk yazısı, genç bir Mülkiye öğrencisi olarak, *Mir'at-ı Alem* adlı dergide yayınlandı. 1916'da, ilk defa kurulan 'İstanbul Matbuat Cem'iyyeti'ne ilk reis seçildi.

1930 yılı başlarında hastalandı. T. C. Reis-i Cumhuru Gazi M. Kemal hastalığı ile yakından ilgilendi ve sık sık hatırını sordurdu: tedavisine dikkat edilmesi hususunda emir verdi. Mahmud Sadık bundan son derece duygulanmıştı. Hastalığının en şiddetli zamanlarında, ölümüne iki gün kala dahi basını yakından takip etti ve her sabah yanına gelenlere; "Bana gazeteleri okuyun neler yazıyor öğreneyim; ben okuyamıyorum," derdi. Bütün uğraşmalara rağmen kurtarılmayarak

28 Temmuz 1930 Pazartesi günü Kızıltoprak'taki evinde saat 11.15'de Hakkın rahmetine kavuştu. Öldüğü zaman Türk Gazetecilerinin en yaşlısı ve Türk Basınının emektarı ve Şeyh'ül-muharririn (Yazarların Piri) idi. Kendisi roman yazarlığında da başarılı olmuş; te'lif ve tercüme pek çok roman yayınlanmıştır (Çankaya, 1968-69: III. C., 206-207). Basılmış eserleri şunlardır: *Takvimden Yapraklar* (Kendi Makaleleri, İstanbul: Hayriyye Mat; 1328 (1912), 160 s.); *Tekamül* (roman, İstanbul: Hayriyye Mat; 1329 (1913), 105 s.).

Mahmut Sadık Bey'in Hastalığı süresince; başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere; herkes ilgi göstermiştir, o günlerde çıkan *Demiryolları Mecmuası*, *Vakit*, *Milliyet*, *Cumhuriyet* gazetelerinde bu konuda haberler görmek mümkündür. İşte bunlardan birisi Temmuz 1930 tarihli *Demiryolları Mecmuası*'nda, şu şekilde yer almaktadır ve haber *Cumhuriyet* gazetesinden alınmıştır.

"Gazi Hazretleri Mahmut Sadık Bey'in hatırını sordula.r

Ruşen Eşref Bey dün Gazi Hazretleri namına Şeyhülmuharririni ziyaret etti. Matbuatımızın en eski emektarı Mahmut Sadık Bey bir müddetten beri rahatsızdı. İki üç gün evvel muharrirliğe başladığının ellinci senesi münasebeti ile kendisinin hizmetlerinden ve son zamanlardaki rahatsızlığından bahsetmiştik.

Reisicumhur Gazi Hazretleri bu habere muttali olunca Afyon Karahisar Meb'usu Ruşen Eşref Bey'i göndererek Mahmut Sadık Beyin lütfen hatırlarını sordurmuşlardır.

Muamaileyh bu iltifattan dolayı Gazi Hazretlerine şükran ve minnettarlıklarının arzını Ruşen Eşref Bey'den rica etmiştir. 24.7.1930 Cumhuriye'tten"

Mahmut Sadık Bey'in yukarıda, *Mülkiyeliler Tarihi*'nden vermeye çalıştığımız özgeçmişinin başka bir kaynaktan, üstadın kendi ağzından vermek mümkündür. *Cumhuriyet* Gazetesi Yazı İşleri Müdürü Mehmet Agah Bey, Mahmut Sadık Bey'in gazetecilik hayatının kırk beşinci ve yazarlık hayatının ellinci senesi münasebetiyle, kendisine bir ziyarette bulunmuş, hayat öyküsünü dinlemiş ve 21.7.1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde, şu şekilde yayınlamıştır;

"Tam fasılasız yarım asırdan fazla okumuş, okutmuş, yazmış, ilminden, fazlından, ahlakından birkaç nesle feyiz ve ışık vermiş olan üstat Mahmut Sadık Bey, milletimize bir çok mütefekkir ve bir hayli iş idare adamı yetiştirmiş olan Mülkiye Mektebinden çıkmıştır.

Daha Mülkiye Mektebi'ni bitirmeden üçüncü sınıfta iken Almanya'ya tahsile gönderilmiş olan Mahmut Sadık Bey, Almanya'da bir sene kalmış, orada hastalandığı için İstanbul'a avdet etmiş, nihayet tekrar Mekteb-i Mülkiye'ye girerek eski sınıf arkadaşları ile beraber şahadetname almıştır.

Üstadın tahrir hayatına girmesi mektep sıralarında tahsil için dirsek çürüttüğü

devre tesadüf eder, Mahmut Sadık Bey ilk yazısını Mülkiye Mektebi'nin birinci sınıfında iken *Mir'at-ı Alem*'de 1297 senesi Temmuz'unda yazmış olduğuna göre bu senenin Temmuz'u ile elli senelik bir mesai devresi tamam oluyor, demektir. Bu tarihten dört sene sonra yani 1301-1885 tarihinde ve yine Temmuz ayında 300 kuruş maaşla *Saadet* gazetesine intisap etmiştir. O zaman *Saadet* gazetesinde Üsküdarlı Talat Bey başmuharrir bulunuyor, mütercimlik vazifesini Kelekyan Efendi yapıyordu.

Tarik gazetesinin başmuharriri olan Sait Bey Yemen'e nefyedildiğinden Selanik'li Tevfik Bey *Tarik* başmuharrirliğine geçmiş ve bir müddet sonra da onu Mahmut Sadık Bey istihlaf etmiştir. *Tarik*'in o zamanki heyet-i tahririyesi Mahmut Sadık Bey ile mütercim Esat, ihtiyar musahhih Hafız, ayak muhbiri Ethem, adliye muhabiri İzzet (İzzet Holu Paşa ki, Arap İzzet denmekle maruftu), Babıali ve Şura-yı Devlet muhabiri de Ferit (Bilahere Sadrazam olan Arnavut Ferit Paşa) beylerden mürekkepti. *Tarik*'te yedi sene çalışan Mahmut Sadık Bey bilahare Ahmet Mithat Efendi'nin başmuharriri bulunduğu *Tercümanı-Hakikat* gazetesine ve daha sonra candan sevdiği dostu merhum Abdullah Zühtü'nün delaleti ile *Sabah* gazetesine geçmiştir.

1314 senesi sonlarına kadar bu gazete bir çok tercümeler yapan, romanlar, hikaye, fenni mevzular üzerine herkesin anlayabileceği şekilde çok kıymetli makaleler yazan Mahmut Sadık Bey nihayet bir hafiyenin jurnalı üzerine Abdülhamid'in hışmı ile tahrirat müdürlüğü ile Kudüs'e atılmış ve orada altı sene kalmıştır.

Mahmut Sadık Bey hür çalışmaya, hür yaşamaya alışmış olduğu için Mekteb-i Mülkiye'nin kendine bahşettiği memurluk hakkını pek istimlal etmemiştir. Hatta hariciye nezareti tercüme kaleminde senelerce çalışan Mahmut Sadık Bey bu memuriyeti de gazeteciliğe feda etmiştir. Mahmut Sadık'ın hür ruhu memuriyetin bazı icabatına tebaiyetten hoşlanmadığı içindir ki Kudüs tahrirat müdürlüğünden de yakasını sıyırır sıyırmaz yine eski alemine avdet etmiş, yine hür ve serazat olarak yaşamaktan vaz geçmemiştir.

Memurlukla pek ülfeti olmayan bu tahrirat müdürü bir aralık Kudüs mutasarrıflığı vekaletini de şayan-ı hayret bir muvaffakiyetle idare etmiştir. Yafa Kaymakam vekaletinde bulunduğu sıralarda kolera hastalığı günde yüzlerce insanı telef ederken büyük bir cesaret ve şahsi bir teşebbüsle hastalık çıkan barakaları yaktırmış ve bu suretle hastalığın menbaı kuruduğu için bir hafta sonra telefat günde yüzde üçe inmiştir. O zaman evkaf idaresi kendine ait olan bu barakaların ihrak edilmiş olması üzerine Mahmut Sadık Beyi taht-ı muhakemeye aldırılmış, yine kaymakam esna-yı muhakemede bu yangını tabip raporlarına istinat ederek ammenin menfaati namına ika eylediğini ispat ettiğinden beraet kazanmıştır.

Meşrutiyet'ten iki sene evvel Kudüs'ten İstanbul'a avdet edebilen Mahmut Sadık Bey, *İkdam* gazetesinde Babanzade Hakkı, Abdullah Zühtü, Reşat, Doktor Adnan beylerle beraber çalışmış, sonra tekrar *Tercümanı Hakikat* ve *Sabah* gazetelerine intisap etmiştir. Mahmut Sadık Beyin tahrir hayatında en çok ve daima yazı yazdığı haftalık mecmualardan başlıcası *Serveti Fünun* idi. *Serveti Fünun* 1929 yılına kadar Mahmut Sadık'ın yazılarından istifade etmiştir. Meşrutiyet'ten sonra *Serveti Fünun* gündelik gazete olarak sabah ve akşam intişara başladığından Mahmut Sadık Bey bu devrede çok yorulmuştur.

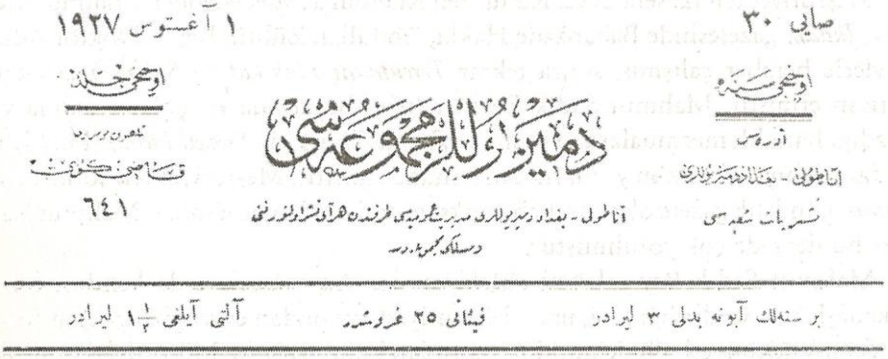
Mahmut Sadık Bey salabeti ahlakiyesi ve temiz nasiyesi ile kendini bütün arkadaşlarına sevdirdiği gibi, ilan-ı Meşrutiyette ve ondan evvel gizli çalışan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin de mühim azasından bulunuyordu. Meşrutiyeti müteakip İttihat ve Terakki Cemiyeti dahi mevcudiyetini ilan etmeyerek bir müddet gizli bir heyeti merkeziyenin idaresi altında bulunduğu sıralarda Mahmut Sadık ta bu heyete dahil bulunuyordu. Bundan sonra Mahmut Sadık Bey, İttihat Terakki'nin naşiri efkarı olan *Şuray-ı Ümmet*'te ve daha sonra Abdullah Zühtü'nün tesis ettiği *Yeni Gazete*'de yazı yazmaya başlamış; Balkan Harbi'nde *Sabah* muhabiri olarak Viyana'da bulunmuştur.

Mahmut Sadık'ın kalemi ciddiyatta olduğu kadar hezeliyatta da kendi kudretini göstermiştir. Ezcümle: Meşrutiyetin en güzel mizah gazetelerinden olan *Kalem*'de Mırnav imzası ile çıkan yazıları birer şaheseri tefekkür, birer şaheseri hezeldir.

Kendisinin Fransızca'dan mütercim olarak *Sabah*'ta intişar etmiş birçok romanları vardır. Tevfik Fikret merhumun; "Bana sevda mı? Kalbi şeyda mı?" mısra-ı mükerrerle yazdığı şiirden aldığı ilham üzerine *Bana Sevda mı, Kalbi Şeyda mı* isminde bir roman yazmıştır. *Yeni Gazete*'de intişar eden *Tekamül* ismindeki romanı mevzuu itibarı ile muharririn layemut eserlerindendir. *Sabah* kolleksiyonlarında görülen 'Şundan Bundan' serlevhası altında 'Çatlak Zurna' imzalı yazılar, bilhassa *Yeni Gazete*'de her gün başka başka mevzular üzerinde kısa tenkitler, telmih ve muhazeleri havi olarak 'Takvimden Yaprak'lar ve 'Serap' selevhası altındaki fıkraları Mahmut Sadık'taki karihanın vüsatını ve fikirlerindeki isabet ve selameti gösterir çok kıymetli yazılardır.

Mahmut Sadık Bey *Karagöz* gazetesini senelerce büyük bir muvaffakiyetle idare etmiş ve *Karagöz*'den ayrıldıktan sonra şimdi Peşte sefiri bulunan (1930) Behiç Bey'in delaleti ile Anadolu-Bağdat Demiryolları Neşriyat Amirliği'ne geçmiştir. Elyevm Anadolu Demiryolları Mecmuası mes'ul müdürü olan Mahmut Sadık Bey, evvelki sene (1929) gazetemize (*Cumhuriyet*) 'Fenni, Fantazilik' serlevhası ile çok kıymetli yazılar yazmıştı.

Mahmut Sadık Bey, elli sene durmadan, dinlemeden ve her gün hiç değilse iki formalık bir yazı yazmış olduğu için şimdiye kadar beheri yüz formalık yani 1600


صايى ٣٠
١ آغستوس ١٩٢٧
٦٤١

Mahmut Sadık Bey'in Müdir-i mesulü bulunduğu sırada Demiryollar Mecmuası'nın başlığı

sahifelik 365 ciltlik muazzam bir külliyat vücuda getirmiş demektir. Mahmut Sadık Bey, yalnız yazı yazmakla iktifa etmemiş, birçok mekteplerde muallimliklerde bulunmuştur. Ezcümle Eytam-ı Muhacirin Mektebi'nde ders nazırlığı ve Türkçe, hendese, hesap, tarih hocalığı; Çiçekpazarı'ndaki Mekteb-i Fevziye ve Beşiktaş Rüştiyelerinde Fransızca ve ilm-i eşya, Gümrük Mektebi'nde iktisat ve coğrafya-yı iktisadi, Mekteb-i Mülkiye'de bir müddet usul-i maliye muallimliği etmiştir. El-yevm Mühendis Mektebi'nin de Türkçe muallimidir.

Kırk iki seneden beri evli bulunan üstat, refikasından sitayişle bahsetmekte ve "bu kadar uzun bir müddet zarfında birbirimizden incinmedik!" demektedir.

Mahmut Sadık Bey'in 28 Temmuz 1930 tarihindeki ölümü, o günkü basında büyük yer almış, 29.7.1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesi ölüm haberini şöyle vermiştir: "M. Sadık B. dün ebediyyen gözlerini yumdu - Onun ölümü tazmini gayrikabil bir ziyadır." 30.7.1930 tarihli *Vakit* gazetesi ise üstadın ölümünü şöyle yazmıştır; "Mahmuıt Sadık B. dün öğle üstü defnedildi. En yaşlı muharririn cenazesi çok kalabalık olmuş tabut göz yaşları arasında toprağa gömülmüştür." Gazete cenazeye katılanları şöyle tespit etmiştir: bunlar arasında, Üstadı Gazi H. namına ziyaret ederek hatırını soran Afyonkarahisar Meb'usu Ruşen Eşref, Matbuat Müdüri Umumisi Ercüment Ekrem, Matbuat Cemiyeti Reisi Hakkı Tarık, *Servetifünun* sahibi Ahmet İhsan, Ubeydullah, Vali B. namına gönderilen matbuat memuru Şemsi beylerle Matbuat ve Devlet Demiryolları erkanı vardı. Cenaze namazına müteakip tabut Kızıltoprak İstasyonuna götürüldü. İstasyonda üstadın ruhuna fatihalar ithaf edildi. Son vazifesi olan Devlet Demiryolları Mecmuası Müdürlüğü münasebeti ile kendisine son bir ihtiram ve tebcil eseri olmak üzere Devlet Demiryolları İdaresi tarafından gönderilen hususi trene cenaze vazedilerek Haydarpaşa'ya götürüldü. Merasime iştirak edenler de bu trenle Haydarpaşa'ya gittiler. Tabut orada Tıp Fakültesi karşısındaki Şerifler Kuyusu mezarlığına taşındı.

Hüseyin Paşa sebiline bitişik Mimar Kemalettin'in mezarı yanına açılan makberede ebediyete tevdi edildi."

Ayrıca, Ruşen Eşref Bey, *Milliyet* gazetesinde yazdığı 30.7.1930 tarihli makalesinde, üzüntülerini belirterek, Üstadın, Türk Matbuat yaşamında yerinin doldurulamayacağını dile getirmektedir. Dört yıl boyunca *Demiryolları Mecmuası*'nı başarıyla yönetmiş olan Mahmut Sadık Beyin ölümü, demiryolları camiasında da büyük üzüntü yaratmıştır. Dergiye gelişinin daha ilk yıllarında, başarısı dikkatleri çekmiş, 1.4.1927 tarihinde, Nafia Vekili Behiç Bey, Mahmut Sadık Bey'e gönderdiği kutlama mektubunda, dergiye getirdiği canlılık ve beğenisini dile getirmiş, teknik ve ilmi yayınların sürmesini istemiştir.

BASIN-YAYIN GENEL MÜDÜRLÜĞÜNDE NURETTİN ARTAM ve DİĞERLERİ

1 Mart 1925 tarihinde Osmanlıca alfabeyle yayınına başlayan *Demiryolları Mecmuası* 10 Kasım 1928 tarihinde yeni Türkçe (Latin Harflerle) olarak yayının hayatına geçti. Mahmut Sadık Bey'in ölümünden sonra, 30 Aralık 1930 yılında, derginin başına Mehmet Ali Bey getirildi. Mehmet Ali Bey'den sonra kuruluşundan beri İstanbul Haydarpaşa'da yayınlanmakta olan *Demiryollar Mecmuası* 1934 yılında Ankara'da Nurettin Artam Bey'in yönetiminde çıkmaya başladı.

1900 yılında İstanbul'da dünyaya gelen Artam, öğrenimini İstanbul Sultanisi'nde tamamladıktan sonra, Birinci Dünya Savaşı'na gönüllü olarak katıldı. Savaştan sonra İstanbul ve Ankara'da bir süre edebiyat ve İngilizce öğretmenliği yapan Artam 'Toplu İğne' başlığı ile *Ulus* ve *Vakit* gazetelerinde yayınladığı ve bu yazılarla şöhret yaptığı günlerde 'Radyo Gazetesi' programlarını hazırlayıp sunarak da kısa sürede büyük bir isim sahibi oldu. Radyo Gazetesi'nde ülkedeki ve dünyadaki güncel olayları yorumlayan Artam, bir süre Basın-Yayın Genel Müdürlüğü propaganda ve kitaplık bölümlerinde müdür olarak görev yaptı. Daha sonraki yıllarda da çeşitli gazete ve dergilere, sanat ve inceleme yazıları yazan Nurettin Artam, 1958 yılında Ankara'da öldü (Yetkiner, 1988: 29).

Artam, Atatürk'ün emriyle yapılan 1935 birinci basın kurultayına katıldı. Bu kurultayda Meslek Komisyonu üyeliğine seçildi. Dışişleri Bakanlığı basın ve tercüme bürosunda da görev yapan Artam, Türk basınına kazandırdığı 'Besleme' deyimi ile ün kazandı. 1930-1937 yılları arasında, *Demiryolları Dergisi*'ne yeni bir kimlik, yeni bir çehre kazandıran Artam, bu dönemde dergiyi, basın camiasında aranır bir noktaya getirdi. Nurettin Artam'ın başlıca yapıtları şunlar: *Boş Saatlerde, Toplu İğne, Varım Yoğum ve Seccade, Hayır Paşa Hazretleri, Gazi Osman Paşa'nın Ordusunda Bulunan Osmanlı Subayı.*

1937-1941 yılları arasında Şinasi Boray yönetiminde çıkmaya devam eden *Demiryol Dergisi* bu dönemde kısa bir süre de Sadi Seçmeer'ce de yönetilmiştir. Tanınmış siyaset adamlarımızdan Milletvekili-Bakan Emin Paksüt de *Demiryol Dergisi*'nin 1941-1942 yılları arasında Sorumlu Müdürlüğünü üstlenmiştir.

Emin Paksüt, Abdülfeyyaz Bey ile Şerife Hanım'ın oğludur.1913 yılında İstanbul'da doğdu. 1931'de Bursa Erkek Lisesi'ni iyi derecede bitirdi. Mülkiye'den mezuniyetine müteakip, Ağustos 1934'de TCDD Genel Müdürlüğü'nde Muhasebe ve Hasılat Dairesi masa memurluğuna tayin edilerek devlet hizmetine girdi. Bu görevde iken 1935'de askerlik hizmetini yapmak üzere silah altına alındı. Kasım 1936'da yedek topçu teğmeni olarak terhis edildi ve eski görevine döndü. 1937'de DDY Umum Müdürlüğü hesabına demiryolları işletme ihtisası yapmak üzere Almanya'ya gönderildi. Burada İşletme Muhasebesi, Hasılat ve İstatistik konularında staj yaptı. 1938'de görevine döndü. Aynı yıl Aralık ayında Muhasebe Dairesi Büro Şefliğine; Ocak 1939'da Müfettişliğe; Kasım 1940'da Ticaret ve Hasılat Dairesi Reis Muavinliği'ne yükseltildi. Bu arada birkaç sefer aynı Daire Reis Vekilliği de yaptı. 1949'da Teftiş Hey'eti Reisliğine terfi etti. 1951'de Teftiş ve Tetkik Kurulu Başkanlığı'ndan ve memuriyetten ayrıldı. Aynı yıl Ankara Hukuk Fakültesi'nde fark imtihanı vererek "Pekiyi" derecede" sertifika aldı; stajını bitirip Ankara'da serbest avukatlığa başladı. Kasım 1955'de Hürriyet Partisi saflarında siyasi hayata atıldı. Ocak 1961'de CHP kontenjanından Kurucu Meclis Üyeliğine ve bu Meclisin Anayasa Komisyonu 2. Başkanlığına seçildi. 15 Ekim 1961 seçimlerinde CHP Ankara Milletvekili olarak TBMM'ye girdi. 20 Kasım 1961'de kurulan 1. Koalisyon Kabinesinde Bayındırlık Bakanı olarak görev aldı. 30 Mayıs 1962'de Kabine'nin toptan istifası üzerine bu görevden ayrıldı. Ekim 1965 Genel Seçimlerinde 2. Defa Ankara Milletvekilliğine seçildi. 1967'de Güven Partisi kurucuları arasına katıldı.12 Ekim 1969'da Güven Partisi'nden 3. Defa Ankara Milletvekilliğine seçildi.

Milli Mücadele liderlerinden ve eski nafia, münakalat (bayındırlık, ulaştırma) bakanlarından, merhum Ali Çetinkaya'nın kızı İstiklal Hanım ile evlenen Paksüt, bir kız, bir erkek iki çocuk babasıydı. Yakın yıllarda aramızdan ayrılan Paksüt, demiryollarının sorunlarını yakından bilen bir isimdi (Çankaya, 1968-69: V. C., 2093).

Emin Paksüt'ün yönetiminde yayınını sürdüren *Demiryol Dergisi*, 1942 yılındaki kağıt buhranı yüzünden üç ayda bir çıkmak zorunda kaldı. *Demiryol Dergisi* yayın yaşamına ünlü isimleri katarak devam etti. Bunlardan birisi de, tanınmış gazeteci, araştırmacı, yazar Kemal Zeki Gençosman'dır.

Kemal Zeki Gençosman 1914 yılında Ağın ilçesinde dünyaya geldi. Orta Öğrenimini İstanbul Erkek Lisesi'nde tamamladıktan sonra Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olan Gençosman, gazetecilik mesleğine 1935 yılında

Vatan gazetesinin Ankara bürosunda muhabir olarak göreve başladı. Daha sonra sırasıyla; *Ankara Akşam Haberleri*, *Ülke* ve *Ulus* gazetelerinde çeşitli görevler üstlenen Gençosman, 1935 yılında Anka Ajansı'nın Umum Müdürlüğü'ne getirildi. Bu sıralarda *Bayrak* dergisini çıkaran, *Cumhuriyet* ve *Dünya* gazetelerine de çeşitli yazılar yazan Gençosman, 1961 yılında İsviçre'nin Bern şehrinde Türkiye'nin Basın Ataşesi olarak çalışmaya başladı.

Türkiye'ye dönünce televizyonda uzun süre Atatürk ile ilgili konuşmalar yaparak dikatleri çeken Gençosman'ın *Uçuş* ve *İnönü'nün Gezileri* gibi birkaç yapıtı yayınlandı (Yetkiner, 1984: 78). *Dünden Bugüne Ağın* adlı kitaptan edindiğimiz bilgilere göre; 1945 yılında Sivas'ta çıkmaya başlayan *Ülke* gazetesinde başyazarlık yaptı. Ağın ve bölgede yaptığı gezilerle ilgili fotoğraflı röportajları ilgi odağı haline geldi. 1970 Şubatı'nda TRT-1 de sunduğu ve kendisinin hazırlamış olduğu "Geçmiş Zaman Olur ki" ve Atatürk'ün fikirlerini ve eserlerini konu alan "Beni Hatırlayınız" programları çok ilgi ve izleyici toplamıştı. Yazılarında Atatürk ilkelerini, Cumhuriyetin erdemlerini sürekli savundu. Sosyal adaletin, toplumun her kesimine eşit yayılmasını, uygar Batı toplumundan kopma olmamasını yazılarında ana tema seçti. Başlıca eserleri; *Atatürk Ansiklopedisi* (10 Cilt, Niyazi Ahmet Banoğlu ile birlikte, 1971), *Bir Cumhuriyet Doğuyor*, (1976), *İhtilal Meclisi-Devleti Kuran Meclis* (1980). 1942-1946 yılları arasında *Demiryol Dergisi*'nin sorumlu müdürlüğünü üstlenen Gençosman, dergiyi edebiyat ve sanat ağırlıklı bir yapıya kavuşturdu. 8 Ağustos 1982 yılında İstanbul'da hayata gözlerini yumdu.

1946-1951 yılları arasında İlhami Gök tarafından yönetilen *Demiryol Dergisi*, bu tarihten sonra bir bocalama dönemine girdi. Derginin 7000 olan tirajı 2000'e düşmüş, içeriği konusunda personel arasında bir tartışma başlatılmıştır. Bu tartışmalar devrin ünlü gazetelerine bile aksetmiştir. İdarenin Mutahassıs ve yüksek tahsilli mensupları teknik bir dergi çıkarılması taraftarıydı. Depo, atölye katar ve istasyon personeli, ücra istasyonlarda çalışan memurların teknik olduğu kadar aktüel ve çeşitli bilgilerede ihtiyaç olduğunu belirtiyorlardı.

Bu tartışmalar dergi yönetimince de nazarı dikkate alınarak değerlendirildi. O dönemde çıkmakta olan yabancı demiryol dergileri incelendi ve işe Derginin ebadını küçültmekle başladılar. *Demiryolları Dergisi* adı kısaltılarak derginin adı *Demiryol* olarak değiştirildi. Hem aktüel, hem teknik bilgilerin yer aldığı bir dergi meydana getirildi. Dergi sayı bir olarak yayın hayatına ara vermeden devam etti. TCDD Basın Yayın Etüd Dairesi Müdürlüğü görevinde bulunmuş, *Hayatın Değerleri* konusunda bir deneme kıtabı da bulunan İlhami Gök sorumlu müdürlükten ayrılınca, Reşat Yamaner, Sorumlu Müdürlüğe getirildi.

Yamaner zamanı, derginin aktüel konulara ağırlık veren bir yapısı olduğu görülüyordu. 1955'te Reşat Yamaer emekliye ayrılınca Müdürlüğe Servet Zengin

getirildi (1955-1957). Asım Sağıroğlu (1957-1959) Tevfik Sungur (1959-1960) Hilmi Kaşıkçıoğlu (Ekim-Aralık1962) ve iki kez yayın sorumluluğunu üstlenen Şefik Tetik (1961-62 ve 1962-1967) yönetiminden sonra Haydar Özakman yönetimi başladı. *Demiryol Dergisi* bu tarihten sonra Basın İlan Kurumu'na tabii yayın organları listesine dahil oldu. 1968 yılından itibaren dergi yeni bir görünüm ile yayın hayatını sürdürdü.

1967 yılında sorumlu müdürlüğe getirilen Haydar Özakman *Demiryol Dergisi*'nin en uzuın süre görev yapan sorumlu müdürüdür. 1997 yılında yitirdiğimiz Özakman dergideki görevini 1979 yılına kadar aralıksız sürdürmüştür. Bu tarihten sonra Ömer Kılıçalp derginin başına getirilmiş ve bu görevi Özakman'dan sonra en uzun süreli yapan müdür olmuştur (1979-1988). 1988'den sonra cetvelde adlarını verdiğimiz kişiler, bu görevi sürdürmüşlerdir. 1992 yılında bir yıllık kesinti dışında yayınlanmış olan derginin yayınına, 1998 yılında Başbakanlık Tasarruf Tedbirleri Genelgesi göz önüne alınarak, ara vermiştir. Demiryolu dergisinin yayını durdurulduktan sonra, sahibi Ajans Altınok A. Ş. adına Turgut Altınok, sorumlu yazı işleri müdürü Ertuğrul Erdoğan olmak üzere, özel sektörce *Happy Life On Railway* adıyla bir dergi yayınlandı, ancak bu dergi de, dört sayı çıkarıldıktan sonra kapandı.

Demiryolu dergisi 73 yıl boyunca Demiryol camiasının müşterek sesi olmuş. Onun geçmişiyle geleceğini birbirine bağlayan bir köprü, demiryolcuların teknik ve sosyal yönden bilgisine başvuracağı bir tarih hazinesi olmuştur. Milli Demiryollarıyla aynı yaşta olmanın gururunu da taşıyan *Demiryol Dergisi*, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin tüm kuşak insanlarını bağrında toplamış, kurulan, gelişen, yükselen Demiryolunun tohumları onunla yeşermiştir.

***Demiryol Dergisi*'nin sorumlu yayın müdürleri ve görev süreleri:**

Safveti ZİYA	(Mart 1925 - Kasım 1925)
Mahmut SADIK	(Aralık 1925-Aralık 1930)
Mehmet ALİ	(Aralık 1930-Temmuz 1934)
Nurettin ARTAM	(Temmuz 1934-Mart 1937)
Şinasi BORAY	(Mart 1937-Şubat 1941)
Sadi SEÇMEER	(Şubat 1941-Kasım 1941)
Emin PAKSÜT	(Kasım 1941-Nisan 1942)
Kemal Zeki GENÇOSMAN	(Nisan 1942-Aralık 1946)
İlhami GÖK	(Ocak 1947-Haziran 1951)
Reşat YAMANER	(Haziran 1951-Nisan 1955)
Servet ZENGİN	(Nisan 1955-Haziran 1957)
Asım SAĞIROĞLU	(13 Ağustos1957-3 Ocak 1959)
Tevfik SUNGUR	(3 Ocak 1959-29 Ocak 1960)

Hilmi KAŞIKÇIOĞLU	(29 Ocak 1960-31 Ekim 1961)
Şefik TETİK	(31 Ekim 1961-31 Ekim 1962)
Hilmi KAŞIKÇIOĞLU	(31 Ekim 1962-21 Aralık 1962)
Şefik TETİK	(21 Aralık 1962-31 Temmuz 1967)
Haydar ÖZAKMAN	(1 Ağustos 1967-3 Ağustos 1979)
Ömer KILIÇALP	(7 Ağustos 1979- Aralık 1988)
Arif ATİLLA	(Ocak 1989- Haziran 1989)
Hüsnü NALÇAKAN	(Haziran 1989-Aralık 1990)
Turgay DOLUDENİZ	(Ocak 1991- Nisan 1991)
Turgay DOLUDENİZ	(Nisan1991-Ağustos1991
Saadet ERCİYES	(Ağustos 1991-Aralık 1991)
(1992 yılında dergi çıkmadı)	
Turgay DOLUDENİZ	(Ocak1993-Aralık 1995)
Altan İLTER	(Ocak1996- Haziran 1997)
O. Cemal ÖZŞAKAR	(Haziran 1997-Aralık 1997)
H. İbrahim UÇAK	(Ocak 1998-Haziran 1998)

BUGÜNE KADAR DEMİRYOLLARI BÜNYESİNDE ÇIKAN YAYINLAR

1 Mart 1925 yılında yayın hayatına başlayan *Demiryolları Mecmuası*; *Demiryolları Dergisi*; *Demiryol Dergisi*, *Demiryolcu Dergisi*, *İstasyon Magazin*, *Tren Magazin*, *Happy On Life Railway* adlarıyla 1998 yıllarına kadar yayınını sürdürmüştür.

Bundan başka, Demiryolları bünyesinde çeşitli yıllarda, bağlı kuruluşlar ve sendikalar, memur dernekleri yayınlar çıkarmışlardır;

DEMOK: Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği Mesleki Kültürel ve Sosyal Dayanışma Dergisi. İmtiyaz Sahibi Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği Adına: Şevket Mungan. Yazı İşlerini Yöneten Sorumlu Müdür: Selahattin Gürdal. Çıktığı yer: Ankara. Çıkış Tarihi: Sayı: 1 Ocak 1978.

Şevket Mungan imzasıyla 'Çıkarken' başlıklı yazıda derginin çıkış amacı şöyle özetlenmektedir; "Dergimiz hertürlü siyasal düşüncenin dışında, yalnız Demiryolu Meslek Okulu Mezunları ve Türk Demiryolculuğunun gelecekte daha iyiye ve başarıya ulaşması amacına yöneliktir.

Kişiler bazı isteklerinde güçlü olabilmeleri için, önce kendi aralarında sarsılmaz bir birlik ve güven içinde olmaları gerekir.

DEMOK: Mesleki Kültürel ve sosyal dayanışmamızın ve sorunlarımızın duyurulmasında ve çözümünde aynı zamanda güçlülüğümüzün artmasında en etkin araç olacaktır.

Fikirlerinizin, buluşlarınızın ve hatta eleştirilerinizin bizi başarıya ulaştıracağına gönülden inanıyoruz."

KARDELEN DERGİSİ: Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği 'nin yayın organı olup ücretsizdir. Yıl: 1, Sayı: 1, Ekim/Aralık 1992. Sahibi: Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği adına Necdet Kırmızıgül. Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Ahmet ÖZEN. Çıktığı Yer: Ankara.

Necdet Kırmızıgül tarafından kaleme alınan 'Merhaba' başlıklı yazıda, Derginin çıkış amacı şöyle özetlenmektedir; "Demiryolculuk, sonsuz aşkıdır demiryolcunun. Yolları, lokomotifleri, köprüleri, tünelleri, selleri, karları, fırtınaları; sevgilisi, yıkılmış duvarlarında kaval sesi yankılanan "Pelitözü İstasyonu" gözyaşıdır demiryolcunun. Dergimiz yayın hayatı süresince; Demiryol Teşkilatının harcını kurcalayacakların karşısında, Demiryollarının modernleşmesinin, demokratik ve adaletli yönetiminin yanında olacak; Demiryolarımızı, demiryolcuları Türk Halkına tanıtacak ve sevdirecek; doyumsuz yurdumuzun ve insanlarımızın tüm güzelliklerini defalarca sergileyip; kuvvetli bağlarla birbirine bağlı mezunlarıyla ülkemizin bütünlüğü için bir güç kaynağı yaratacaktır: Okulumuzun daha nice 50'li yıllar dileğiyle tekrar herkese MERHABA...."

İŞÇİNİN SESİ: DYF-İŞ (Türkiye Demiryolları İşçi Sendikaları Federasyonu) Kurucusu ve Genel Başkanlarından Merhum Rıza TETİK tarafından Eskişehir Sanayi İşçileri Sendikası'nın yayın organı olarak Eskişehir'de 22.9.1951 tarihinde çıkarılan ve 15 günde bir bedeli 10 kuruş olan siyasi ve mizahi işçi gazetesidir.

Bu gazete 20.12.1954 tarihine kadar yayın hayatını sürdürmüştür. Bu gazetenin en önemli özelliği; Eskişehir Sendikası ile Federasyon çalışmalarını kamuoyuna tanıtmış ve bütün demiryolculara duyurmuş ve aynı zamanda demiryolcuların bir araya gelmelerine yardımcı olmasıdır.

HIZ DERGİSİ: 1952 yılında kurulan Demiryol-İş (Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası) Aylık Yayın Organıdır. 1999 yılına kadar 200 sayı çıkmıştır. Bu tarihten sonra, 15 yıllık yayın hayatına son verilmiştir. Elimizdeki Eylül-Ekim 1995 Sayı 173 dergisinin künyesinde şu bilgiler mevcuttur; Sahibi: Demiryol-İş Sendikası adına Genel Başkan Enver Toçoğlu. Yazı İşleri Müdürü: Şeyhadil Gündeşli. Yönetim Yeri: Necatibey Caddesi Sezenler Sokak 5 DYF-İŞ Apt. Sıhhiye-Ankara

DEMİRYOL-İŞ: Yayın hayatına son verilen HIZ Dergisi'nin yerine Ocak 2000 yılında çıkarılmaya başlayan Sendikal ve Kültürel Aylık Dergidir. Sahibi: Demiryol-İş Sendikası Adına Genel Başkan Ergün Atalay. Yazı İşleri Müdürü: Meral Uslu. Yönetim Yeri: Necatibey Caddesi Sezenler Sk. N0:5 Sıhhiye-Ankara.

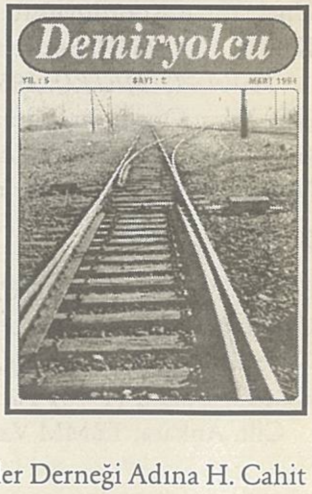
DEMED DERGİSİ: Kısa adı DEMED olan 1986

yılında kurulan Demiryolu Memurları Derneği Genel Merkezi Aylık Yayın Organıdır.1989 yılında yayın hayatına başlamıştır. Sahibi: Demiryolu Memurlar Derneği Genel Merkezi Adına Genel Başkan Naci Başat. Yazı İşleri Müdürü: DEMED Genel Basın-Yayın Sekreteri H. İbrahim Uçak. Halen yayınını sürdüren bu derginin elimizde bulunan Temmuz-Ağustos 1991 yılı 6. Sayısında, 'Sunu' başlıklı H. İbrahim Uçak imzalı yazıda şu görüşlere yer verilmektedir;

"Sayın Prof. Dr. Mesut Gülmez'in belirttiği gibi "Son üç yıldır memurlar:Tek yanlılığa, otoriterliğe, antidemokratikliğe, katılımsızlığa karşı çalışma koşulları ve kendi sorunları ile ilgili olarak görüşlerinin alınmasını içeren daha demokratik, daha katılımcı bir çalışma ilişkileri düzeninin kurulması için bir "Yurttaşlık sınavı" vermektedirler." Bu sınavda Demiryolu Çalışanları da hak ettikleri yeri almışlardır.

Değerli Üyelerimiz, Demiryolu Memurları Derneği asıl hedefine emin adımlarla ilerliyor. Ekonomik ve demokratik taleplerimizin gerçekleşmesinde "SENDİKA"nın ne kadar hayatiyet taşıdığı da yadsımaz bir gerçek olarak karşımızda duruyor. DEMED Dergisi; konunun düşünsel planda tartışılmasında öncülük görevini sürdürecektir.

DEMED Dergisi Yazı Kurulu adına tüm Demiryolu Çalışanlarına "Grevli toplu sözleşmeli sendikal" günler diliyorum. Saygılarımla."



LİMAN-İŞ: 1963 yılında kurulan Türk-İş'e Bağlı Liman-İş (Türkiye Liman ve Kara Tahmil-Tahliye İşçileri Sendikası Yayın Organıdır.1992 yılında yayın hayatına başlamıştır. Sahibi: Türkiye Liman-İş Sendikası adına: Necatibey cad. Sezenler Sk. No: Raif Kılıç. Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Osman Akdoğan. Yönetim Yeri: 4 Kat:5 Sıhhiye-Ankara.

DEMARD DERGİSİ: Demiryolları Makinist, Ateşçi ve Revizörler Derneği Yayın Organıdır. 1988 yılında Ankara'da yayın hayatına başlamıştır. Sahibi: DEMARD (Demiryolları Makinist ve Ateşçi ve Revizörler Derneği Adına H. Cahit

Demiryolu dergilerinden bir karikatür:
- Bu akşam gerdeğe mi giriyor?
- Yok canım, bugünkü Boğaziçi motorlusunda servise giriyor...

Okatan. Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Mustafa Bektaş.

BTS HABER: KESK (Kamu Emekçileri Sendikası Konfederasyonu)'na bağlı BTS (Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası) Yayın Organıdır. 1993 yılında yayın hayatına başlamıştır. Sahibi: Sendika Adına Genel Başkan Orhan Altuğ. Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Süleyman Eryılmaz. Yönetim Yeri: Rıhtım Cad. Uzun Hafız Sk. No:21/4 Kadıköy-İstanbul.

TUS: KAMU-SEN Konfederasyonuna bağlı 1991 yılında kurulan Türk Ulaşım (Türkiye Ulaştırma İşkolu Çalışanları Sendikası) Yayın Organıdır. Ayrıca Sendikanın, Ankara 1 nolu Şubesi de Yayın Organı çıkarmaktadır. Sahibi: Sendika Adına Genel Başkan Nazmi Güzel. Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Habip Doymaz. Yönetim Yeri: Kubilay Sokak No:45/6 Tandoğan /Ankara.

TÜLOMSAŞ LOKO: 1984 yılında Eskişehir'de kurulan TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A,Ş.'nin yayın Organıdır. Bugüne kadar 46 sayı çıkmıştır. Sahibi: TÜLOMSAŞ Adına D. Zeki Daloğlu. Genel Koordinatör: İsmail Ünal. Yayın Koordinatörü: Asuman Karagöz. Yönetim Yeri: TÜLOMSAŞ Ahmet Kanatlı Cad. 26490-Eskişehir.

TÜVASAŞ METRO: 1951 Yılında kurulan TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.) Yayın Organıdır. Elimizde bulunan Ekim 2000, Sayı: 14 nüshasının künyesine göre; Sahibi: TÜVASAŞ Adına Genel Müdür Mehmet Göktürk. Genel Yayın Müdürü: Müjgan Zaman. Yönetim Yeri: TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü Adapazarı.

KAYNAKLAR

Borak, Sadi (1998) *Atatürk'ün Özel Mektupları*, 4. basım, Ankara: Kaynak Y.
Çankaya, Ali (1968-69) *Yeni Mülkiye Tarihi ve Mülkiyeliler*, Ankara: Mars Matbaası.
Gürel, Ziya (1989) *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Ankara: Türk Tarihi Kurumu.
Öztürk, Kazım (1995) *Türk Parlamento Tarihi, TBMM II.Dönem 1923-1927*, III. Cilt, Ankara: TBMM Vakfı Y.

Tahsin, Orhan (1961) "Balıksız ve Peynirsiz Geçen 85 Sene", *Hayat Mecmuası*, Sayı: 4, 19 Ocak, s. 10-11.

Yetkiner, Ayhan (1984) *Reşid Halid Gönç'ün Koleksiyonundan Bab-ı ali'nin Hatıra Defteri*, Gazeteciler Cemiyeti Y., Birinci Bölüm.

Yetkiner, Ayhan (1988) *Reşid Halid Gönç'ün Koleksiyonundan Bab-ı ali'nin Hatıra Defteri*, Gazeteciler Cemiyeti Y., İkinci Bölüm.

Ziya, Safveti (1998) *Salon Köşelerinde*, haz. Nuri Akbayar, Ankara: T. İş Bankası Kültür Y.

BİR SEYYAHIN DEFTERİNDEN 1308'DE ANKARA

19. 7. 308.

Bugün Kuyulukahve'de kulak misafiri olduğum bir muhâvereyi naklediyorum:

-Ali Dayı duydun mu?

-Ulan kel oğlan ne var, ne olmuş?

-Ne olacak Ali Dayı bir ay sonra çimennefer (şimendifer) gelecekmiş. Vali Paşa emretmiş. İki haftaya kadar tekmil divarlar (duvarlar) biyaza (beyaza) boyansın diye yarın dellal çıkacakmış.

-Kıyamet alameti. Görmüyon mu, Balıkpazarı'ndaki kavur (gavur) evleri hep biyaza (beyaza) boyanmış. Bizim duvarlarımızı da boyadılar. Çantılardan (çatılardan) leylek yuvalarını da yıktırırlar. İşşekleri de (eşekleri de) kaldırırlar.

20 Temmuz 308.

Hakikaten bugün dellal çıktı. Fakirler -mahallesinden ilmühaber getirmek şartıyla- belediyeden muavenet gördü. Tahkikatıma nazaran belediye bu uğurda beş bin altın sarfetmiş.

22 Temmuz 308.

Bu sabah pencereden baktım. Tumanını (don, şalvarını) bacağına geçirüp başına peştanbalını (peştemalini) takan kadınların kovalarına kireç mahlülü doldurarak sokaklara fırladığı ve gençlerin, birer sopanın ucuna çaputlar bağlayarak kovalara daldurup evleri badanaladıkları görülüyordu. Bir iki gün içinde şehirde bir de badanacılık sanatı peyda olmuştu.

16 Ağustos 308.

Bir aylık mesai neticesinde toprak divarlar (duvarlar); pudralanmış fakat terden pudrası akmış yosmalara döndü. Bugünkü Ankara Gazetesi üç gün sonra şimendüferin geleceğini, istasyonun resmi küşadı yapılacağını bilumum ahalinin istasyonda hazır bulunması lazım geldiğini ilan etti.

19 Ağustos 308. **Resmi küşat günü**

Baktım; küçük, büyük, kadın, erkek tekmil ahali akın akın istasyona gidiyordu. Hepsinin elinde birer demet ot vardı. Filhakika bu gibi merasime -haz ve sürûr alameti olarak- çiçek götürüldüğü malumdur. Lakin böyle ot götürmek ne demektir. Merak ettim. Diyebilirim ki ahalinin yüzde sekseninden sordum. Müttehiden şu cevabı verdiler:

-Ta İstanbul'dan Ankara'ya kadar çimenneferi (şimendiferi) getiren sürücü beygirleri tabii açtır. Onlara yedireceğiz.

Ahmet Kemal (Üçok)tan aktaran,
Ahmet Talat (Onay),
Çankırı Şairleri, Cilt: 1, ss. 182-184,
Çankırı Matbaası, Çankırı, 1930.

Makas Başındaki Tümsek

Ahmet Lütfi BALAMİR*

1946 yılının sonbaharında soğuklar artık kendini göstermiş, geceleri oldukça ayaz yapmaya başlamıştı. Özellikle gece açıkta çalışanlar paltolarını, pardesülerini üzerlerine almak zorunluluğunu duyuyorlardı. Zaman zaman yağmur ciselemeleri de oluyordu.

Hareket memuru Cevat, Erzin İstasyonu'na o akşam gece nöbetine gelmişti. Tüm ara, ıssız istasyonların değişmez kaderi; Erzin İstasyonu da geceleri zifiri karanlık olur, sadece peronda ışıldayan gaz lambası ise etrafı aydınlatmaktan çok cılız, fersiz yanışıyla adeta bir ziyaretgâh kandiliydi sanki!

Saat 22.00'ye yaklaşmıştı. Etrafta kimsecikler yok!.. Bu yalnızlığın boşluğu ve karanlığı içinde, sadece gece öten böceklerin bitmeyen muttarit sesleri duyuluyor, bu seslere istasyonun karşısında, Makedonya Kralı Filip'in oğlu Büyük İskender'in Hindistan seferinde konakladığı Ayas şehri harabelerinden yükselen vahşi hayvan homurtuları, çakal ulumaları sesleri karışıyordu.

Cevat, bu gece anlayamadığı bir iç sıkıntısının ağırlığı ile durgun, sessiz ve yorgun... O'na göre yabani hayvanların ürkütücü korkunç homurtuları, çakalların, sırtlanların uzun uzun ulumaları bu gece sanki daha bir başka!.. Adeta esrarengiz bir gücün çağırışı, yakın bir felâketin habercileri olan bu sesler kulakları tırmalıyor, insana ürperti veriyordu.

Kol saatine baktı. Hayatta en büyük ve tek varlığı sevgili annesinin şimdi uyumuş

---

* Emekli TCDD Müfettişi.

olabileceğini düşündü. Uşak'taki ablasını hatırladı. "Dayıcığım" diyen minimini Vedat, Zülal gözlerinin önüne gelmişti. Onların sevimli hayali içinde, ta uzaklardan gelen hırçın homurtuların, çakal ulumalarının duyulduğu Ayas kalıntılarına baktı, baktı... Dalgın ve mahzun içinin titrediğini hissetti, bir sigara yaktı...

Bir an daldığı kâbustan telgraf makinesinin tıkırtıları ile uyanan Cevat, hemen yazıhaneye girdi. Erzin'e gelecek olan yük trenine "serbest yol" vererek tekrar dışarı çıktı. Peron lambasının kasvet veren loşluğunda kendisini sandalyeye bıraktı.

İstasyon makasçısı Tahir, istasyon binasının arkasında tek odalı lojmanda oturur, çok sigara içtiğinden sürekli öksürükten bezgin, yeleğinin cebindeki iri köstekli saatine bakarak trenlerin geliş zamanına göre evden çıkar, lokomotifin çok uzaklardan ışığını görünce arka yoldan sessizce başmakasa giderek, işaret el feneriyle treni karşılamak üzere orada bekler, çağrılmadıkça yazıhaneye pek uğramazdı.

Cevat oturduğu yerden, akşam geçen bir trenin raylar arasına dökmüş olduğu kor halindeki ateşin sarı, yeşil, kırmızı alevlerine gözlerini dikti. Sigarasından derin bir kaç nefes daha çekerek, bir süre alevlerin kıvrımlarını, dağılıp, dağılıp sonra da havaya kayboluşlarını seyretti... Soğuktan üşüdüğünü farkederek kalktı, ateşe doğru yürüdü. Henüz sönmemiş kor yığınının karşısına geçip, şöyle dirseği üzerine yaslanarak, bir süre dinlenmeyi, trenin gelişini buradan izlemeyi düşündü. Omzundaki paltosunun yarısını altına alarak, ateşin karşısında yere, rayın kenarına uzanıverdi...

Bu gece ay ışığı yok, etraf karanlık... Çevrede, gece öten böceklerin koro sesleri duyuluyor, bu seslere uyuyan Cevat'ın üzerinden uçuşan yarasaların kanat çırpışlarının ıslık sesleri karışıyor, uzaklardan, karanlıkların içinden çoban köpeklerinin, vaşakların ulumaları işitiliyordu. Zaman hayli ilerledi, ay bulutların arasından görünür gibi oldu. Yazıhanedeki saatin kolu kırk beş dakika geçmişti.

-Anneciğim, annee!

İşte o andan itibaren vahşi hayvan ulumaları durmuştu, o andan itibaren yarasalar yuvalarına çekilmişti, çoban köpekleri susmuş, her gece gün ağarıncaya

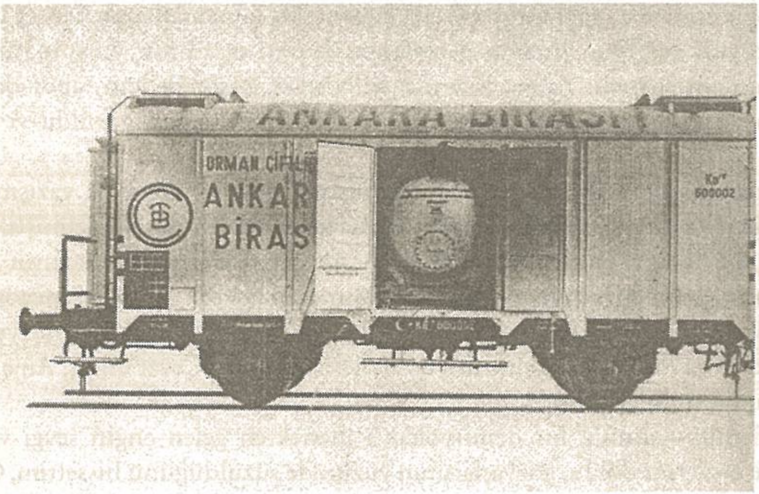
kadar öten çekirgeler, böcekler şimdi neden susmuşlardı, neden?

Tren anî ve sert fren seslerinin gıcırtıları ve sarsıntısıyla istasyonda durdu. Makinist Mahmut, Ateşçi Kâzım, tren şefi, hepsi bir feryâdı andıran haykırışı duyarak derhal yere atladılar. Karanlık peronda koşuşmalar oldu, düdükler çalındı. Nöbetçi hareket memuru ortalarda yoktu, nerede idi, onu göremediler! Çok geçmeden, işâret el fenerlerinin ölgün ışığı yardımıyla Cevat'ın parçalanmış cesedini ateş yığınının az ilerisinde, vagonların altında, paltosunu da lokomotifin şasböfünün ucunda buldular.

Korkunç ve fecî olay ilgililere telgraflarla duyuruldu. Güneş tepede yükselmiş, günün öğle ezan saati yaklaşmıştı. Gerekli formalite tamamlanarak her şey bittikten sonra, köyün çağırılan imamı, parçalanmış insan cesedinin yıkanmasının caiz olamayacağını söyledi. Zaten, köy mezarlığı uzak, taşımak için tabut da yoktu. Cevat'ın istasyonun makas başında bir kenara defni uygun görüldü ve öyle de yaptılar.

Bir zaman sonra yolum Erzin'e düşmüştü. Olayı o yıllardaki yazışmalardan öğrendiğim kadarıyla, zavallı Cevat'ın bu hazin ölümü hatırıma gelmişti. Hemen oradaki köylülere, muhtara sordum. Bana hepsi de parmaklarının ucu ile başmakasın yanında, hiç bir taşı, işâreti bulunmayan üç toprak tümseğini gösterdiler. Bunlardan biri trenden indirilmiş bir gariban yolcunun, diğeri bir demiryolcunun üç yaşındaki yavrucağının, üçüncüsü de Hareket Memuru Cevat'ınmış! Ama, hangisi Cevat'ın, bunu bilemediler!..

Bir demiryolcunun, bir demiryolcuya meslekten gelen engin sevgi ve şefkat hisleriyle gözlerim doldu, gözyaşlarımın yüzümde süzüldüğünü hissettim, Cevat'ın manevî huzurundan huşû içinde, saygı ile uzaklaştım.



Atatürk Orman Çiftliği Bira Fabrikası için Almanya'da yapılmış olan iki dingilli bira vagonu.

Demiryollarında Sportif Faaliyetler ve Ankara Demirspor Kulübü

H. İbrahim UÇAK

TCDD Genel Müdürlüğü'nün sportif faaliyetlere ilk adım atışı, Ağustos 1930 yılında Eskişehir Cer Atölyesi'nde Eskişehir Demirspor Kulübü'nün kurulmasıyla başladı. 1930 yılında *Demiryolları Mecmuası*'nda "Eskişehir Şimendiferciler Birliği ve Demirspor" başlıklı bir makale yazan Eskişehir Cer Atölyesi Mühendislerinden Ömer Lütfi Bey, bu sportif faaliyetlerden şöyle bahsetmektedir:

"Eskişehir şimendifercileri, Demirspor teşkilatını yaşatmak, ona kuvvet vermekle kendi aralarındaki tesanüt ve birliğin müspet ve fiili neticelerini göstermiş oluyorlar. Demirspor; bedeni ve içtimai gayelerini birer birer tahakkuk ettirmek ve mütemadi ve mütevazi mesaisini ilerletmekte ve inkişafın bariz neticelerini meydana koymaktadır. Eskişehir Şimendifercilerinin birliğine dayanan bu varlık futbol, güreş ve voleybol şubelerinde birçok şimendiferci gençleri çalıştırarak kendi muhitlerindeki Türk gençlerinin bedeni tekamülüne hizmet etmekte iken bugünün temiz ve kibar bir spor olan tenis için de birkaç aydan beri yapmağa azmettiği hamleyi nihayet mevkii fiile koymuş ve hazırladığı güzel bir tenis sahasında resmi küşat merasimini bir küçük musiki ve çay ziyafeti ile yapmak ve aynı zamanda Demirsporun hakikaten, teşekkülüne ve sağlamlaşmasına büyük hizmeti geçen ikinci reis fabrika müdür muavini iken bu defa Samsun cer başmüfettişliğine tayin edilen Sait Bey ve Demirspor'un reisi mağaza müdürü Tarık Bey ve umumi katip tarafından tenisin aynı zamanda bir kadın sporu olması ve hanımların da iştiraki dolayısiyle aile muhitlerinde sporun yaratacağı neşe ve şetaretin hüküm

süreceğini hareket, sıhhat ve neşe yarattığı gibi zamanın vücutları üzerinde yapacağı tahribatı korumak için de mühim bir vasıta olduğunu, tenis sahasında birçok şeflerin de şen ve neşeli zamanlar geçirmesini temin edeceğini beyan etmişlerdir."

1951 yılında yine *Demiryolları Mecmuası*'nda "Türk Spor Teşkilatı ve Devlet Demiryolları'nda Spor Teşekkülleri" adlı, Necmettin Tardu imzalı bir makalede, Demiryolları'ndaki sportif faaliyetlere ilişkin şu görüşlere yer veriliyor:

"Devlet Demiryolları'nın harekâtı başlangıçta işletme fabrikaları işçilerinin spor ihtiyacını karşılamak ve sporu amele arasında muntazam riayet edilen bir vazife haline koymak emeliyle teşekkül etmiş, fakat görüşteki isabet meselenin büyük bir rağbet çemberi meydana getirmesine varmıştır. O kadar ki bugün teşkilat yalnız fabrika mensupları arasına münhasır kalmamış Devlet Demir Yolları'nın bütün kollarına el uzatmıştır. Güçlü ve heybetli bir devrimin sahibi olan ve her yerde aynı adı alan Demirspor teşkilâtı genişleyen vaziyetiyle bütün bir memleketin spor bünyesine tesir etmeye başlamış olduğundan mevcudiyeti yalnız mensup olduğu müesseseye değil, dahil oldukları spor mıntıkalarına ve binnetice bütün bir memlekete iftihar verecek mahiyettir.

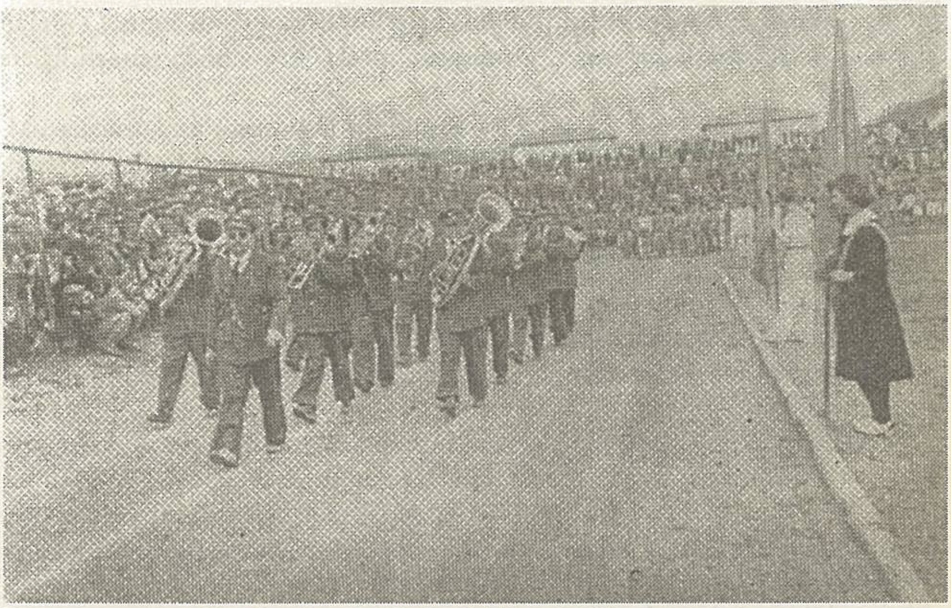
Ankara, İstanbul, Eskişehir, İzmir vs. gibi mühim şehirlerimizde başlı başına birer spor kulübü halini alan bu teşekküllerin her birinden ayrı ayrı bahsetmek lazım gelir."

Demiryolları bünyesinde ilk kurulan kulüp olan Eskişehir Demirspor kulübü bünyesinde, güreş salonu, boks ve eskrim salonu, müzik çalışma salonu, bisiklet çalışma salonu, lokal gibi eşi bulunmayan tesisler mevcuttu. Döneme damgasını vurmuş, Şevket Demirtepe, Fahri Adanır gibi merhum futbolcular, Eskişehir Demirspor bünyesinde yer almıştı.

Futbolda bölge şampiyonlukları kazanan, dış sportif temaslarda başarılar kazanan Eskişehir Demirspor Kulübü'nün güreş takımı, güreş dünyasına başarılı isimler kazandırmıştır. 57 kilo da Nasuh Akar, 62 kilo da Kemal Özkan, 73 kilo da Halil Olgun milli olmuşlardır.

Eskişehir Demirspor'u sırasıyla, Samsun, Ankara, İstanbul, Kayseri, Adana, İzmir, Sivas Demirspor kulüplerinin kurulması izlemiştir. Demiryolları camiasında spora gösterilen bu büyük ilgi, demiryollarının geçtiği tüm güzergahlara dalga dalga yayılmış, bu kulüpleri Erzurum, Malatya, Kayseri, Adapazarı, İskenderun, Çatalağzı, Afyon ve Balıkesir'de kurulan Demirspor kulüpleri takip etmiş ve bunun sonucunda, TCDD'nin sportif faaliyetlerle bir ölçüde kucaklaşması sağlanmıştır. Bu kulüplerden bazıları hakkında şu bilgiler verilebilir:

Adana Demirspor Kulübü: 1940 yılında kurulmuştur. Kısa zamanda sporun bütün kollarında faaliyete geçmiştir. 1942 senesinden itibaren 10 sene üst üste



Sivas Demirspor Kulübü Bando Takımı 19 Mayıs törenlerinde

bölge futbol şampiyonluğunu muhafaza etmiş ve 1946/1947, 1947/1948 yılları Türkiye gruplar arası birinciliğini, 1948/1949 yılında da Grup birinciliklerini ve 1950/1951 yılında ise Türkiye üçüncülüğü kazanmıştır.

Adana Demirsporlu Muharrem Gülergin, Selami Tekkazancı gibi futbolcular, Milli Takım kadrosuna çağrılmışlardır. Adana Demirspor; atletizmde, bisiklette, atışta başarılar kazanmıştır.

Kayseri Demirspor Kulübü: Demirspor adı ile kurulan ilk kulüplerimiz arasında bulunmaktadır. Kayseri Demirspor Kulübü, buradaki topluluğun yani demiryolcuların sportif ihtiyaçlarını karşılamak için 1932 yılında kurulmuştur.

Futbol, güreş, atletizm, kayak, voleybol, ping-pong, tenis çalışmalarında bulunan Kayseri Demirspor Kulübü, 1942 yılında müessese kulübü olarak faaliyetine devam etmiş. 1952 yılında bölge futbol şampiyonluğunu kazanmıştır. Kayseri Demirspor Kulübü'nün en önemli özelliği Orta Anadolu'nun merkezi olan Kayseri'de kurulmuş ilk spor kulübü olmasıdır.

İzmir Demirspor Kulübü: 15 Haziran 1931'de kurulmuştur. Bu tarihten evvel gayri federe Aydın Demiryolu Spor Kulübü adı altında faaliyette bulunan bu kulübün tescili, Naci Artemel ve Sadettin Demirağ tarafından sağlanmıştır. 1935

yılında Aydın hattının devlete intikali ile kulüp Demirspor adını almış. O zaman federe olan Türksporla birleşerek, Demirspor adı ile 1936 yılında resmen liglere başlamıştır.

1942 yılında müessese kulübü halini alan İzmir Demirspor'un kurucuları M. Ali Tınaztepe, Naci Artemel, Lütfü Demirbaş, Vehbi Toraman, Halim Demirel, Rezzak, Sadık ve İbrahim beylerdir.

Haydarpaşa Demirspor Kulübü: TCDD 1. Bölge bünyesinde, 1937 yılında kurulmuştur. Halen futbol, güreş ve judo branşlarında faaliyet göstermektedir. Tüm branşlarda toplam 400'e yakın sporcusuyla çalışmalarını yürüten Haydarpaşa Demirspor bugüne kadar birçok şampiyonluk kazanmıştır. Özellikle güreş branşında büyük başarılar elde etmiştir.

Haydarpaşa Demirspor güreşçileri milli takımda her zaman yer aldıkları gibi, dünya ve Olimpiyat şampiyonlukları da kazanmışlardır. Hamit Kaplan, Mithat Bayrak, Salih Bora, Hamza Yerlikaya, Şeref Eroğlu, Hamdi Sancaklı, Remzi Öztürk, Adil Atan gibi şampiyon güreşçiler bu klüpten yetişmiştir. Çok sayıda güreşçi Avrupa, Balkan yarışmaları ve Akdeniz oyunlarında milli takımda yer alarak şampiyonluklar ve dereceler kazanmıştır.

Haydarpaşa Demirspor Judo takımı da Türkiye'ye birçok başarılı judocu ve şampiyon yetiştirmiştir. Balkan ve Akdeniz Oyunlar'nda derece alan judoculardan şunlar sayılabilir: Adnan Özmen, Süheyl Yeşilnur, Kamil Korucu, Kemal Korucu, Salim Başbuğ, Özer Erol, Halil Karbeyaz, Haldun Efemgil, Osman Yanar, Resul Yolcu, Ahmet Özdemir, vb.

Haydarpaşa Demirspor futbolda Fenerbahçe'ye Aydın, Kocaelispor'a Semih, Galatasaray'a Sebahattin'i veren ve o zamanlarda oynadığı üçüncü lig ve ikinci lig takımlarına da futbolcu veren bir takım olma gururunu yaşamaktadır.

Bu kulüplerimizden başka, Balıkesir, Malatya, Adapazarı, İskenderun, Çatalağzı, Afyon'da kurulan Demirspor kulüpleri çeşitli branşlarda birçok başarılı sporcular yetiştirmişlerdir.

Ankara Demirspor

Demiryollarında kurulan bu kulüpler içerisinde, MKE Ankara ve Gençlerbirliği kulüplerinden sonra, yaşamını günümüze kadar sürdüren başkentin en eski kuruluşu ise Ankara Demirspor Kulübüdür.

Türk sporuna çeşitli branşlarda büyük sporcular yetiştiren ve spora büyük hizmetler vermiş olan Ankara Demirspor Kulübü'nün kurulması, sportif faaliyetlerin

gelişmesine büyük katkı sağladı. Bu kulübün fikri olarak ortaya ilk çıkış tarihi 16 Mart 1932, futbol sahasına ilk çıkışı ise 29 Mayıs 1932'dir ancak Kulüb'ün tüzükteki resmi tescili ise, 29 Ekim 1932 tarihini göstermektedir.

M. Kemal Atatürk'ün 1932 yılında basında bir demeci çıkıyor. Atatürk bu demecinde, Güreş sporuna büyük önem verilmesini istiyor, Ankara'yı da pilot bölge seçiyor. Onun bu demecini gözönüne alan devrin sporu seven demiryolcuları Ankara Demirspor'un kuruluşuna karar veriyorlar. Güreş branşında işe başlıyorlar.

Kuruluşu bugünkü gibi hatırlayan, bugün Ankara'da yaşamakta olan eski ünlü hakemlerimizden spor yazarı Veli Necdet Arığ, o günleri bize şöyle anlattı; "9 Mart 1932 yılında Ankara'ya tahsil için gelmiştim. 16 Mart 1932 günü Ulus'ta bugünkü heykel cıvarında dolaşırken, davul-zurna sesleri duymaya başladım. Sesler bugünkü Ankara Gar cıvarından geliyordu. Oraya doğru yönelmeye başladım. Bir kalabalık gördüm ve sorduğumda, bana 'Ankara Demirspor kuruldu. Onu kutluyoruz' dediler."

Bu kulübün Sarı Cemil adında bir başkanı vardı. Daha sonraki yıllarda, Demirsporun ilk kurucularından Ziya Ateş, benim gördüklerimi, bildiklerimi teyit etti. Benim bildiğim kurucular şu isimlerden oluşmuştu: Ziya Ateş, İsmail Fuat, Abdullah Aray, Refik Günerek, Ethem Demirtaş ve Sarı Cemil.

Araştırdığımız ve konuştuğumuz diğer kaynaklara göre de Ankara Demirspor Kulübü'nün kurucuları devrin ünlü spor adamlardır. İlk yönetimden bazıları şunlardır: Necip Maçkan, Saadettin Ökte, Lütfi Demirağ, Ethem Gökbaş, Ferit Erol, Cemil Akoko, Şefik Etensel ve Cevat beyler..

Dönemin Genel Müdürü Rıfat Ilgar da takımın kurulmasına ve gelişmesine büyük destek vermiştir. Bir avuç müteşebbis ve vefakar taraftar, 1933-1934 sezonunda Demirspor'a alkış tutup, stadları doldurmaya başlamışlardır. Kuruluşunda Kırmızı-Yeşil formaya sahip olan Ankara Demirspor Kulübü, 1933 yılında o devrin popüler kulüplerinden Çankaya ile (Orhan Şeref Apak genel Kaptanlığını yapıyordu) birleşerek Demir-Çankaya ismini almıştır. Uzun yıllar başarıyla Futbol Federasyon Başkanlığı görevini yürüten Türk sporunun unutulmaz ismi Orhan Şeref Apak genel kaptanlığında kulüp, büyük başarılar elde etmiştir.

Devrin ünlü futbolcuları bu kulübümüzde top koşturdular, Boncuk Ömer, Orhan Barlas, yönetmen Memduh Ün, Şevket Demirpençe, Gazi Günday, İsmail Kal, Mehmet Zorman, Erdoğan Çekerek, bunlardan önemli isimlerdi. Boncuk Ömer Fenerbahçe'de top koşturmuş ve başarılarına başarı katmıştır.

Çankaya Spor Yurdu, 2 Temmuz 1926 günü yayımladığı "Nizamname-i Esasi ve Dahili" ile kurulmuş. Nizamnamenin kuruluş amacını anlatan 1. Maddesinde, "Maksad, Türk gençliğinin bedeni, ruhi, içtimai, ahlaki tekamülüne hizmet ve sporu heveskar (amatörlük) kavaidi dahilinde ve esasat-ı fenniye dairesinde tatbik eylemek üzere 2 Temmuz 1926 tarihinde Çankaya Spor Yurdu namıyla Ankara'da bir cemiyet tesis edilmiştir" deniliyor.

2. Madde "Kulübün hiçbir fırka veya cemiyet-i siyasiye ile irtibatı bulunmadığı", 3. Maddede ise "Kulüp binası dahilinde mesail-i siyasiye mübahase ve münakaşası ve işret istimali ve kumar oynanması kat'iyyen memnudur" ifadeleri yer alıyor.

ÜYELİK KOŞULLARI

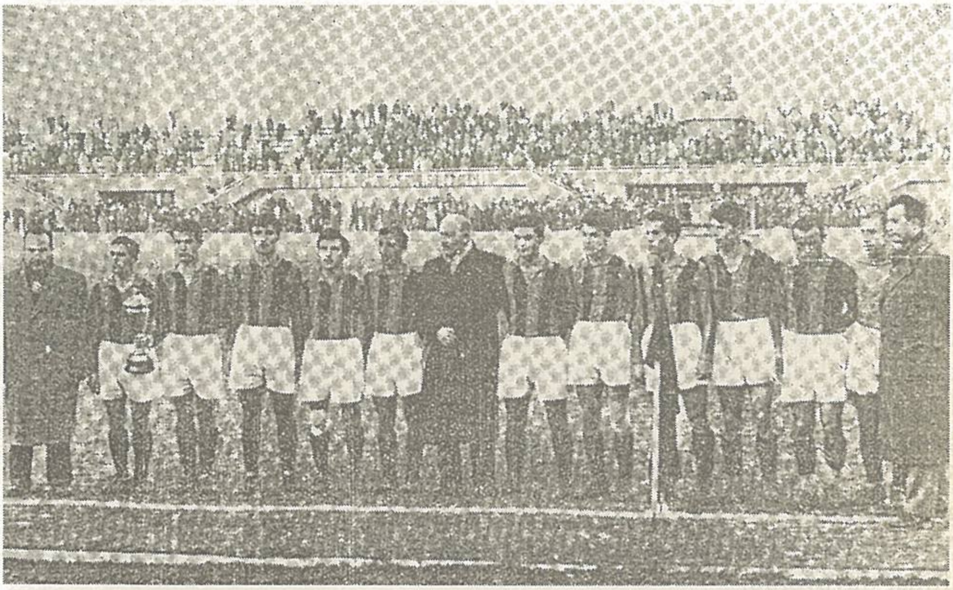
Çankaya Spor Yurdu'nun üyeleri iki gruptan oluşuyor; Aza-yı Hamiye ve Aza-yı faale. Aza-yı Hamiye "Bilfiil sporla meşgul olmayıp maksad-ı esaisi dahilinde maddi ve manevi himaye ve müzaharette bulunan zevattır" diyerek tanımlanıyor. Aza-yı faale içinse, "Kulübün maksadı esasîsini kabul ve kulübünün terakki ve tealisini fikren, ilmen, bedenen çalışan zevat ile bilfiil sporla meşgul olan idmancı gençlerdir" deniliyor. Kulübe üye olacak kişilerin "hüsn-i ahlak eshabından olup, cürüm ve kabahatle mahkum olmayan ve on yedi yaşına ikmal eden ve sporla sanatkarlık (profesyonel) etmemiş bulunan kimseler" olacağı hükmediliyor.

Kulübe üye olacak aza-yı Hamiye'nin uygun gördüğü yardımı yapacağı , Aza-yı faale'nin ise "yirmibeş kuruş aylık ve bir defaya mahsus olmak üzere asgari elli kuruş vermeye mecbur oldukları", fakir gençlerin ise, yönetim kurulu tarafından parasız olarak üyeliğe alınabileceği belirtiliyor.

Tüzük gereği Çankaya Spor Yurdu'nun, genel kurulca seçilen bir reisi, ikinci reisi, bir katip-i umumisi, bir murahhas mesulü, bir muhasip veznedarı, bir umumi kaptanın emrinde spor dallarının sorumlularından oluşan bir heyet ile fenni heyet bulunuyordu.

Çankaya Spor Yurdu'nun renkleri açık sarı ve koyu kırmızı olarak belirlendi. Forması bu renklerden oluşan amudi (dikine) çubukluydu. Alamet-i farikası yani amblemi de, beyaz küre üzerine kulüp renklerinde yazılan C:K idi.

İsmi Gençlik Kulübü olmasına rağmen, bir müessese kulübü olarak teşekkül eden ve Mavi-Lacivert renkleri kabul eden Ankara Demirspor, 1937 yılında Demir-Çankaya olan ismini Demirspor olarak değiştirmiş, önce müessese kulübü olarak faaliyette bulunmuş, şartların değişmesi üzerine 1951 yılından bu yana da gençlik



Ankara Demirspor futbol takımı ve idarecileri başarılı bir karşılaşmadan sonra

kulübü olarak faaliyetine devam etmiştir.

Ankara Demirspor Futbol takımı ilk maçını 16.9.1937 tarihinde Altınordu ile yapmıştır. Futbol takımının ilk başarısı, 1938-1939 sezonunda Türkiye'nin ilk deplasman ligi olarak bilinen Milli Kümede gerçekleşti. Galatasaray ile 35'er puanla eşitlik sağlanarak, gol averajı ile ikincilik elde etti.

Bu başarıyı; 1939, 1943, 1947, 1948, 1959 Ankara Şampiyonlukları ve 1947 yılında da Türkiye Şampiyonluğu takip etti. Türkiye kupasında ise iki defa çeyrek finale kadar yükselmiştir.

Ankara Demirspor olan kulübün adı 1986 yılında Demiryol Ankara Demirspor olarak değiştirildi. Bu ad, 1998 yılında tekrar Ankara Demirspor olarak tescil ettirildi.

Ankara Demirspor Ankara'nın en fazla yabancı temas yapan ekibi idi. Bu rekor hâlâ kırılmış değildir. Demirspor kuruluşundan bu yana 35 yabancı temas yapmıştır. Bunların 15'ini dışarıda, 20'sini ise Türkiye'de oynamıştır. Bu karşılaşmalardan 8 galibiyet, 6 beraberlik alan Demirspor, 19'unda yenilmiştir. Ankara Demirspor Kulübü'nün yurt çapında yankı yaratan maçı İngiliz Middelsex-Wanderesten takımını 2-0 yenmesidir. Demirspor Fenerbahçe'yi 1-0 mağlup eden bu takımı güzel bir oyunla 2-0 yenmiştir.

Demirspor'un galibiyet maçını *Demiryollar Dergisi*'nde yazan Şemsi Başak, bu

maçı sporseverlere şöyle anlatmaktadır: "18 Haziran 1939 tarihinde Başşehrimizin modern stadında spor seven ihtiyar, genç 35.000 vatandaş huzurunda Demirspor yaptığı müsabakayı mutlak bir hakimiyet tesisiyle İngiliz takımının oyun tarzına uyarak ve tamamen tatbik etmek suretiyle mücadeleyi kabul eden enerjik bir oyundan sonra 2-0 kazandı.

Bu galibiyet hiç şüphe yok ki genç Demirspor'un tarihine değil memleket spor tarihine şerefli bir sahife ilave etmiş oldu. Bu hadise de dev adımlarıyla ilerleyen Demirspor bize unutulmaz ve daima iftihar edeceğimiz bir zafer kazandırdı.

Maçın idaresine memur, İhsan Türemen'di. 17.25 de hakem düdüğü maçı ilan etti. 28. dakikada yine bir korner kazandık, Mustafa'nın bu korneri kale önüne düştü. İngilizlerin sağ müdafii güzel bir kafa vuruşu ile tehlikeyi uzaklaştırmak istedi, fakat biraz geride fırsat bekleyen santrfor Orhan vole bir şutla topu kaleye gönderdi. Top kalenin üst direğine çarparak ve sıyırarak, İngilizlerin kalesine girdi. Sayın Vekilimiz Bay Ali Çetinkaya' nın çok memnun olduğu hareketlerinden ve gülmelerinden belli oluyordu. Yanında Eski Bölge Başkanı ve şimdi Saylav olan Nasuhi Baydar'a bir şeyler söylüyor ve kendi elemanlarının bu muvaffakiyetlerinden iftihar duyuyordu.

İkinci yarının 35 inci dakikada yine sol açığımız Zeki'nin korneri böyle fırsatı daima gözleyen Arif kafa ile İngiliz kalesi ağlarına takıyor. Bu suretle de müsabaka 2-0 Demir sporun galibiyetiyle neticeleniyor.

"Var olsun Demirspor!"

Demiryolları Dergisi'nin Mayıs 1939 sayısında, Demirspor Hususi Katibi Hayri Görkkey, Demirspor Kulübünün iki başarısını şöyle yazmaktadır:

DEMİRSPOR: 2 - GALATASARAY: 0

Ankara Şampiyonu Demirspor 2 Nisan 1936 tarihinde saat:18.30'da, 19 Mayıs Stadyumunda Milli Kümede karşı karşıya geliyor. Demirspor, Galatasaray'ı 2-0 yeniyor. Demirspor'un o günkü takım kadrosu şu isimlerden oluşmaktadır: İsmail, Gazi, Şevket, Şemsi, İbrahim, Kamil, Zekeriya, Arif, Orhan, Nuri, Zeki. Golleri; Orhan ve Zeki atıyor.

DEMİRSPOR: 2 - BEŞİKTAŞ: 0

15 Mayıs 1939 yılında Ankara Birincisi Demirspor ile İstanbul Birincisi Beşiktaş karşı karşıya gelir. Beşiktaş'ın takım kadrosu şu isimlerden oluşmaktadır; M. Ali, Hüsnü, İbrahim, Feyzi, Bedii, Hüseyin, Hayati, Hakkı, Nazım, Şeref, Eşref. 19 Mayıs Stadında, 25.000 kişi seyrediyor. Maçın gollerini Orhan, Arif atıyor.

Demirspor'un yabancı takımlarla karşılaşmaları:

1937	D. SPOR 2- RAPİD 5
1949	D. SPOR 2-M.WANDERNES 0
1946	D. SPOR 0 -ROMANYA D.Y. 2
1948	D.SPOR 3- YUNAN DAFNİ 0
1948	D.SPOR 8- BEYRUT KARMASI 0
1949	D.SPOR 0-AVUSTURYA 4
1950	D. SPOR 2- O.P.RANGERS 1
1951	D. SPOR 0- HULEE CİTY 4
1952	D.SPOR 1-BURNLEY 1
1953	D.SPOR 1-TAHRAN KAR.0
1954	D. SPOR 2- WAKER 5
1955	D.SPOR 1- ALMAN TAKIM 0
1956	D.SPOR 1- AVUSTURYA TAKIMI 0
1957	D.SPOR 1-YUGOSLAVYA TAKIMI 0

Ankara Demirspor Kulübü, Türk Spor Camiasına çok yetenekler kazandırmıştır. Kendileriyle konuşma imkanı bulduğum Kaleci Mehmet Erhallaç (Pire Mehmet), Teknik Direktör Selahattin Sunman, Hakem ve Spor Yazarı Veli Necdet Arığ, Kani Topçu (Kani Baba), Futbolcu Timuçin Berker ve yakın tarihlerde kaybettiğimiz Demirsporun unutulmaz futbolcusu Fikri Elma'dan görüşerek derlediğimiz, tespit edebildiğimiz çeşitli branşlarda forma giymiş Demir sporlulular, şunlardır;

Futbolda, Fenerbahçe formasını giyen Demirsporlulular: Şevket Demirpençe, Selahattin Tokal, Abdullah Matay, Abdullah Sakallı, Zekeriya Bali, Zekâi Tabak, Niyazi Öztunç, Timuçin Çuğ.

Beşiktaş formasını giyenler: Nevzat Mamat, Nuri Sangar, İbrahim Küçük, Hakkı Yeten, Celal Soydan, Süreyya Özkefe, Fuat Kızıltuğ, Vedat Özdemir.

Galatasaray formasını giyenler: Kemal Şefik, Gündüz Kılıç, Naci Özkaya, Suat Mamat, Muzaffer Sipahi, Arif Sevinç, Necdet Erdem.

Atletizmde senelerce Türkiye Şampiyonluğunu elden bırakmayan Ankara Demirspor Kulübü; Ekrem Koçak, Galip Darılmaz, Adnan Darılmaz, Erdenay Oflas, Yalçın Ünsal, Yusuf Eldek, Aşkın Tuna, Çetin Şahiner, Fahir Özgüden, Mustafa Kıyıcı, Cahit Önel, Abdullah Kökpınar gibi atletleriyle, ay yıldızlı bayrağımızı Avrupa'larda gönderlerden indirmeyen şampiyonlar yetiştirmiştir. Ayrıca, Demiryollarına ve Türk atletizmine yıllarını yeren Himmet Kirzuk tarafından oluşturulan Demirspor Kros Takımı da Türkiye Kros Şampiyonluğunu kazanmıştır.

ANKARA DEMİRSPOR'DA İZ BIRAKAN FUTBOLCU FİKRİ ELMA

Merhum futbol beyefendisi Fikri Elma'yı, 1997 yılında, Gazi Üniversitesi Hastanesi'nde rahatsızlığı esnasında ziyaret etmiştim. Bir televizyon programı için hayat öyküsünü çekmeyi düşünüyordum. Ama; nasip olmadı. Bir daha da kendisiyle karşılaşamadık ve 2000 yılında kendisini kaybettik. Uzun yıllar TCDD Genel Müdürlüğü Ticaret Dairesi'nde çalışmış ve buradan emekli olmuştu. Daha sonraki yıllarda, Gençlerbirliği Kulübü'nün Müdürlüğü'nü başarıyla yönetmiş ve ölümünden sonra Gençlerbirliği Kulübü de vefa örneği göstererek, Beştepe'deki sosyal tesislerine onun adını vermiştir.

Fikri Elma 1934 yılında Ankara'da dünyaya geldi. Tahsil yaşamını orta okula kadar devam ettirdi. Daha sonra futbola başladı. 1962 yılında Türkiye Birinci Ligi'nde Gol Kralı oldu. Milli formayı giydi ve A. Demirspor takım kaptanlığını yaptı.

Ankara Demirspor Kulübü'nün voleybol branşında da 45 yıllık bir mazisi vardır. Bu branşta yer alan genç kız, genç erkek, yıldız kız, yıldız erkek, minik kız ve minik erkek takımları as kadroya sürekli bir altyapı oluşturmaktadır. A takımı bayanlarda 1. Ligde yer almış, başarılı antrenörü Ali Oktay ile 1993-94 sezonunda ilk 8 takım arasına girme başarısını göstermiştir. Ne yazık ki, 2000'li yıllara ayak bastığımız bu yıllarda, ekonomik nedenlerle, Demirspor Bayan Voleybol Takımı kapatılmıştır. Erkeklerde ise Basketbol Takımı 2. Ligde mücadele vermiştir. Cengiz Göllü (Bayan Milli Voleybol Takımı Antrenörü), Aycan Önel, Leyla Öztan, Aysel Korhan, Sıray Özgüden, Birsen Pağda, Ülkü Türker, Tomris Bilter Akın, Meliha Temeller, Fügen Fermen gibi isimler, Demirspor forması giymiş ünlü sporculardır.

1984 yılında kurulan Boks şubesi takım ve ferdi olarak çok başarılı sonuçlar almış ve çeşitli turnuvalarda değişik sikletlerde birincilik ve ikincilikler kazanmıştır. Demir spor Boks Takımı Milli Takım'a Vedat Tutuk, Atilla Aslan gibi birçok ünlü isim vermiştir. Ayrıca Demirspor Boks Takımı'nda Celal Sandal, Seyfi Tatar gibi isimler boks yapmıştır. Milli Takım Antrenörü olarak da görev yapmış olan Emin Aktaş ile Recep Güvenç Demirspor Boks Takımı'nı çalıştırmışlardır. Satılmış Varlık, Ali Melek, Saim Saygılı, Mustafa İnci, Yılmaz Durgun, Ercan Orhun, Medeni Günerhan, Engin Karakoç gibi ünlü şampiyonlar ve daha niceleri bu yuvada spora başlamış, başarılarını Ay Yıldızlı formayla yıllarca sürdürmüşlerdir.

1992-1993 Sezonunda bütün kategorilerde Demirsporlu boksörler dereceler elde

etmişlerdir. Halter branşında da başarılı bir çizgi tutturan Demir spor, genç ve yıldız birçok haltercinin katıldığı turnuvalarda çok sayıda birincilikler elde etmiştir. Antrenör Kemal Ay gibi Demirspor'dan yetişen başarılı halterciler bulunmaktadır. 1991-1992 sezonunda yüzme branşı kurulmuştur. 1993-1994 sezonunda kurulan basketbol şubesi de yıldızlar kategorisinde çalışmalarına başlamıştır. Özürlüler Basketbol Takımı da kuruluşundan sonra başarılı bir çizgi yakalamıştır.

Ankara Demirspor Kulübünün bugüne kadar faaliyet gösterdiği branşlar şunlardır: Futbol A, Futbol Amatör, Futbol Genç, Futbol Yıldız, Futbol Okulu, Voleybol A Bayan, Voleybol A Erkek, Voleybol Genç Bayan ve Voleybol Genç Erkek, Voleybol Yıldız Bayan, Voleybol Yıldız Erkek, Voleybol Minik Erkek, Basketbol Özürlüler, Boks, Halter, Yüzme, Yüzme Okulu, Sutopu, Satranç, Jimnastik, Kayak.

Ama, ne yazık ki, bahsettiğimiz birçok branştaki parlak dönem geçici olmuştur. Spora ve sporcuya büyük önem veren başta ilk Ulaştırma Bakanı Ali Çetinkaya, Genel Müdürler Rıfat Ilgar, Safa Yalçuk, Talat Günsoy ve Tekin Çınar gibi demiryollarına gönül vermiş yöneticiler döneminde, Birinci Lig'de olduğu gibi Demirspor futbolda 2. Lig'de de başarısını sürdürmüş, branşlarda ulusal ve uluslararası başarılara imza atmışlardır. Bugün, demiryollarının bünyesini etkileyen mali kriz, sportif faaliyetlere de yansımış, birçok branş ekonomik nedenlerden dolayı kapatılmış, Ankara Demir spor dışında ayakta kalmayı başarabilen kurum destekli müessese kulübü kalmamıştır. Ankara Demirspor gibi, Fenerbahçe, Galatasaray, Beşiktaş gibi futbol takımlarını dize getiren başarılı bir futbol takımı, bugün artık 3. Lig'de varolma mücadelesini sürdürmektedir.

Kısacası; M. Kemal ve Onun büyük emaneti olan Cumhuriyetin ürünü olan köklü kuruluşlar, bu kuruluşların bünyesinde, onların maddi ve manevi destekleri ile meydana getirilen ve sosyal yaşamımızın oluşmasında büyük katkıları görülen kurumlar, tesisler bugün bir bir yok olmaktadır.

Halkevleri, Sümerbank gibi kuruluşlar ve dünkü ihtişamından bugün çok şeyler kaybeden Demiryolları ve Demiryolcular için çok şey ifade eden, onların yaşam bağları olan spor kulüpleri, kampları, gar gazinoları ve lokallerinden, günümüze, nostaljik anılarından başka hiç hiçbir şey kalmamıştır.

"... Anadolu-Bağdad hattının başlıca merâkizinden uzakça olan mevkiilerinde bulunan Demiryollar câmiasına mensup ailelerin yavrucaklarını talim ve terbiyede, mektep ihtiyaçlarını tatminde güçlük çekecekleri mülâhazasıyla buralarda birer **Şimendüfer Aile Mektebi** vücuda getirilmiştir.

"Pozantı Şimendüfer Aile Mektebi talebesi grup halinde".

Demiryollar Mecmuası
Anadolu-Bağdad Demiryolları Müdiriyet-i umumîyyesi
Tarafından Her Ay Neşrolunur Fennî ve Meslekî Mecmuadır,
1 Haziran 1927, sayı: 28, s. 159.

İktisadiyat Mecmuası ve Dizini

Dr. Murat KORALTÜRK*

Geçen yıllarda önce 1908-1911 yılları arasında yayınlanan *Ulûm-ı İçtimaiye ve İktisadiye Mecmuası*'na ilişkin bir tanıtım yazısı ve beraberinde dizinini yayımlamıştık.[1] Ardından 1917-1918 yılları arasında yayımlanan *Ticaret-i Umumiye Mecmuası*'nı tanıtan ve dizinini içeren bir başka yazı yayımladık.[2] Şimdi ise İkinci Meşrutiyet'ten sonra yayımlanan ve "milli iktisat" düşüncesinin dile getirildiği bir başka süreli yayın olarak göze çarpan, *İktisadiyat Mecmuası*'nı kısaca tanıtıp dizinini okurlara sunuyoruz.

İktisadiyat Mecmuası'nı Türkiye'de "Milli İktisat"ı konu edindiği yapıtında Zafer Toprak, *"milli iktisada doğru düsturuyla yayımlanmaya başlayan İktisadiyat Mecmuası,*

* Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Araştırma Görevlisi.

1 Murat Koraltürk, "Türkiye'de İktisadi Düşüncenin Gelişiminde Önemli Bir Yayın: Ulûm-ı İktisadiyye ve İctimaiyye Mecmuası ve Dizini", *Müteferrika*, Sayı 8-9, (1996), s. 180-190. Bu mecmuayı konu edinen yakın zamanda yapılmış bir tez çalışması bulunmaktadır. bkz. Şaban Bıyıklı, *Çağdaş Türk İktisadi Düşüncesinin Oluşumunda Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası'nın Yeri*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1997.

2 Murat Koraltürk, "Milli Tüccarın Sesi: Ticaret-i Umumiye Mecmuası ve Dizini", *Müteferrika*, Sayı 18, (2000), s. 151-166. Bu mecmuayı konu edinen yakın zamanda yapılmış iki ayrı tez çalışması bulunmaktadır. bkz. Mehmet Cebeci, *Milli İktisat Düşüncesi ve İktisadiyat Mecmuası*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1997. Muharrem Duş, *İktisadi Düşünce Tarihimizde İktisadiyat Mecmuası'nın Önemi*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2000.

İttihatçıların da desteğiyle 'milli iktisat' öğretisinin kuramsal yayın organını oluşturmuştu"[3] diye nitelendirir. Bu nitelendirmeyi, kişinin gözleri ile de görmesi *İktisadiyat Mecmuası*'nın sayfaları arasında yapacağı kısa bir gezinti sayesinde mümkündür. Başta Ziya Gökalp ve Tekin Alp olmak üzere, mecmuada yazıları yayımlanan kişiler, Türkiye'de milli iktisat düşüncesinin önde gelen savunucularıdır.

"İlmî ve Amelî Her Nevi İktisadî Meselelerden Bahseder" sloganı ile Türkçe ve Fransızca yayımlanan mecmuanın yayın amacını, ilk sayısında Tekin Alp şöyle dile getirir: *"Mecmuamız sütunlarında kemal-i ihtimam ile milli iktisadın ilmi esasları araştırılacaktır. Gerek memleketimizde ve gerek Avrupa'da Türkiye'nin ahval-i iktisadiyesiyle erbab-ı tedkike müracaat edilerek vakıfane yazılar istihsal olunacak ve bu suretle muhtelif fikir ve nazariyelerin meydan-ı aleniyete çıkmasına vesile ihzar edilmiş olacaktır. Mecmuamızın en mühim vezaifinden biri de ziraat, ticaret ve sanayimizin hakiki hal-i hazırını malumat-ı ihsaiye ve bunlara müstenit mütalaat ve istidlalat ile meydana çıkarmaktan ibarettir."* (Bkz. Ek I)

Mecmua incelendiğinde, Tekin Alp'in başlangıçta dile getirdiği amaçlar doğrultusunda makale ve haberler ile dolu olduğu görülür. Tekin Alp yazısında, mecmuanın yayımı ile diğer ülkelerin ekonomileri hakkında da kamuoyuna bilgi vermeyi amaçladıklarını ifade eder. Yine mecmua incelendiğinde gerçekten de yalnızca Osmanlı coğrafyasına ilişkin değil, çeşitli ülkelerin de ekonomilerine ilişkin makale ve haberlerin yayımlandığı görülür.

Mecmuanın ilk sayısında mecmuada yazacak kişiler olarak şu isimler sayılır:[4] Düyun-ı Umumiye Müdür-i Umumisi Arslan Efendi, Darülfünun İstatistik Muallimi Ahmet Emin Bey, Hariciye Nezareti Umur-ı Ticaret Müdürü Erşed Bey, Divan-ı Muhasebat Reisi Tevfik Bey, Sabık Maliye Nazırı ve Kala-i Sultaniye Mebusu Cavit Bey, Maden Müdür-i Umumisi Celal Bey, Osmanlı Bankası Meclis-i İdare Azası Hamit Bey, Maliye Müsteşarı Hasan Tahsin Bey, Sabık Nafıa Nazırı ve İstanbul Mebusu Hallaçyan Efendi, Sabık Nafıa Nazırı ve Hicaz Demiryolları Müdür-i Umumisi Hulusi Bey, Bağdat Mebusu Sason Efendi, Hariciye Nezareti Umur-ı İdariye Müdür-i Umumisi Suat Bey, Sanayi Müdür-i Umumisi Sait Bey, Nafıa Nezareti Turuk u Maabir Müdür Muavini Süleyman Sami Bey, Nafıa Nezareti Nafıa Müdür-i Umumisi Süleyman Sırrı Bey, Darülfünun İçtimaiyat Muallimi Ziya Gökalp Bey, Turuk u Maabir İdaresi Heyet-i Fenniye Reisi Osman Fıtri Bey, Halep Mebusu Ali Haydar Bey, Umur-ı Baytariye Müdür-i Umumisi Ali Rıza Bey, Posta ve Telgraf Nezareti Kalem-i Mahsus Müdürü Galip Bey, Maliye Nezareti Varidat Müdür-i Umumisi Faik Nüzhet Bey, Meskukat Müdürü Ferit Bey, Maliye

3 Zafer Toprak, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul 1995, s. 13.
4 Bkz. 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), s. 1.

اقتصاديات مجموعه سی

Nezareti Düyun-ı Umumiye ve Muamelat-ı Nakdiye Müdürü Kazım Bey, Nafıa Nezareti Demiryolları Müdür-i Umumisi Mustafa Bey, Ticaret ve Ziraat Müsteşarı Mustafa Şeref Bey, Nafıa Müsteşarı Muhtar Bey, Sigortalar Müdürü Münir Bey, Ziraat Müdür-i Umumisi Besim Bey ve Adliye Müsteşarı Yusuf Kemal Bey.

İlk sayısı 21 Şubat 1916 tarihini taşıyan, 69. ve son sayısı 20 Aralık 1917 tarihinde yayımlanan *İktisadiyat Mecmuası*'nın müdürü Celâl Sâhir [Erozan]'dır. Mecmuanın idare yeri 51. sayısına kadar Sultanhamamı Makulyan Hanı'ndadır. 52 sayıdan itibaren ise Yeni Postahane Caddesi Meydancık'da numara 3'de bulunur. İlk 8 sayısı pazartesi günü çıkan mecmua, 9. sayıdan itibaren perşembe günleri yayımlanır.

Yazımızın devamında yer alan dizine de bakıldığında görüleceği üzere mecmuada hem imzalı-imzasız makaleler ve hem de haberler yayımlanmıştır. Makale ve haberlerin büyük bir bölümü tarım ile ilgilidir. (bkz. Tablo I) Hakkında yazı ve haberlerin yayımlandığı vilayetlerin başında İzmir, Aydın ve Konya gelir. (bkz. Tablo II) Yazı ve haberlerde en çok konu edilen ülkeler Almanya, Romanya, Bulgaristan ve Macaristan'dır. (bkz. Tablo III)

İstanbul'da hiçbir kütüphanede eksiksiz 69 sayısının bulunmadığı *İktisadiyat Mecmuası*'nın dizinini İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Kütüphanesi, Hakkı Tarık Us Kütüphanesi, Atatürk Kitaplığı ve Atıf Efendi Kütüphanesi'nde bulunan nüshalarından yararlanarak hazırladık.[5]

5 Bkz. Hasan Duman, *Osmanlı-Türk Süreli Yayınları ve Gazeteleri (1828-1928)*, Cilt 1, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yay., Ankara 2000, s. 411-412. Yine de bu kütüphanelerde görme şansımın olmadığı bazı sayıları ise Sayın Prof. Dr. Zafer Toprak görmemi sağladı. Bu nedenle kendilerine teşekkür ederim.

TABLO I *İktisadiyat Mecmuası* İçeriğinin İstatistik Değerlendirilmesi	
Konu	Haber ve Makale Sayısı
Bankalar	35
Bayındırlık ve İskan	9
Borsalar	8
Cemiyetler	18
Eğitim	9
Gümrük	4
Haberleşme	4
Hayvancılık	15
İktisadi Müesseseler	4
İthalat-İhracat	7
Kadın	10
Madencilik	34
Maliye	7
Milli iktisat	29
Neşriyat	6
Ormancılık	17
Para	10
Piyasalar	1
Sanayi	36
Sandıklar	6
Şirketler	58
Ticaret	37
Ulaşım	24
Ziraat	118
Kaynak: Muharrem D[illegible] *İktisadi Düşünce Tarihimizde İktisadiyat Mecmuası'nın Önemi*, Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2000, s. 70.	

TABLO II *İktisadiyat Mecmuası*'nda Vilayetlere İlişkin Yayımlanan Makale ve Haberlerin Dağılımı	
Vilayet	Haber ve Makale Sayısı
Adana	6
Aydın	19
Bilecik	1
Bolu	3
Bursa	3
Edirne	2
Eskişehir	6
İzmir	27
Kastamonu	5
Kayseri	1
Konya	17
Muğla	1

Kaynak: Muharrem Duş *İktisadi Düşünce Tarihimizde İktisadiyat Mecmuası'nın Önemi* Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2000, s. 72.

TABLO III *İktisadiyat Mecmuası*'nda Yabancı Ülkelere İlişkin Yayımlanan Makale ve Haberlerin Dağılımı	
Ülke	Haber ve Makale Sayısı
ABD	1
Almanya	13
Avusturya	3
Bulgaristan	15
Fransa	5
Irak	3
İngiltere	2
İran	1
İtalya	2
Lübnan	6
Macaristan	11
Romanya	15
Rusya	4
Suriye	11

Kaynak: Muharrem Duş *İktisadi Düşünce Tarihimizde İktisadiyat Mecmuası'nın Önemi* Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü'nde Hazırlanmış Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2000, s. 71.

EK I
MECMUAMIZIN MESLEĞİ: MİLLİ İKTİSADA DOĞRU*

TEKİN ALP
Darülfünun İlm-i Mali Muallim Muavini

Novicow, milleti "Menafi-i maddiye ve hazain-i maneviyeleri müşterek olan fertler" diye tarif etmiştir. Fikrimizce milletin en doğru tarifi de budur. Binaenaleyh Türkler de tam manasıyla millet haline gelmek, milli vahdetin teşkil ettiği kuvvete mazhar olmak için evvel emirde menafi-i maddiye ve hazain-i maneviyelerini tamamıyla birleştirmeğe çalışmalıdırlar. Türkçülük cereyanının zuhurundan beri hazain-i maneviyeyi teşkil eden lisan, edebiyat, sanat ve emsali sahalarda birlik tesis etmeğe başlamışsa da menafi-i maddiye ile hazain-i maneviye cism ile ruh kabilindendir ki birbirinden ayrılamazlar. Ayrılınca her ikisinde hayat söner.

Hazain-i maneviyenin birliği milli hars ile kaim olduğu gibi menafi-i maddiyede iştirak da ancak milli iktisatla vücut bulur. Maddeten ve manen aynı şerait-i hayatiyeye tabii olmak itibariyle Türklerin mana-i lağvisiyle milli bir iktisada yani milli bir renk ve mahiyeti haiz bir iktisada malik oldukları kabil-i inkar değilse de ammi manasıyla milli bir iktisatları bulunduğu iddia olunamaz. Çünkü menabi-i servetimizin, avamil-i iktisadiyemizin, iktisadiyatımıza hakim olan tabii kanun ve kaidelerin neden ibaret olduğunu, Türk milletinin maddeten ve iktisaden yükselmesi için ne gibi tedbirlere tevessül etmek lazım geldiğini henüz tayin edemiyoruz. İktisaden yükselmek için arzularımız ve hatta teşebbüslerimiz varsa da muayyen esaslarımız, sabit düsturlarımız henüz vücuda gelmemiştir.

Milli hars gibi milli iktisat da ancak şuur ve vicdan ile kaimdir. Türkçülük cereyanının zuhurundan evvel Türklerde hars yok değildi. Türkçüler Türk harsını icat etmediler; ancak onu nisyan köşelerinden çıkararak milletin ruhuna tevdi ettiler; daha doğrusu şimdiye kadar gayr-ı meş'ur bir halde bulunan milli harsı şuurlu bir hale getirdiler. Milli iktisat hususunda da hal aynıdır. Milletin müşterek menafi-i maddiyesi şuurlu bir hale gelirse terakki ve teali-i iktisadinin esbabı temin edilmiş olur.

Maatteessüf bu neticeye vasıl olmak için şimdiye kadar pek az himmet sarf olunmuştur. Hemen bütün sunuf-ı millet iktisat alemine büsbütün bigane kalmıştır. Alimlerimiz, ilmi tetkikat ve tefahhusat ile milli iktisadın esaslarını

* 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), s. 1-2.

tayin etmediler; mütefekkirlerimiz, iktisadiyatın milli hayattaki mevki-i hakikisini meydana çıkarmadılar; vatanperverlerimiz, iktisadiyatımızı yükseltmek için cemiyet-i milliyeyi tahrik etmediler; zimamdaran umurumuz, daimi gavail-i siyasiye ile uğraşmak mecburiyetinde bulunduklarından bu vadide büyük himmet sarf eylemediler. Matbuatımız neşriyat-ı mütemadiye ve muntazama ile iktisadiyat için alaka-i umumiyeyi (interest public) uyandırmadılar.

Bilhassa matbuatımızın vaziyet-i ihmalkaranesi şayan-ı nazardır. Matbuat milli hayatın ayine-i in'ikası olmakla beraber milli inkişafa hidmet eden manevi cereyanların cilvegahıdır, gazetelerin iktisadiyatla uğraşmaması milletin buna lâkayt bulunduğuna delalet eder. Lakin bu lakaydinin izalesi yine gazetelerin cümle-i vezaifindendir. Eski belki devri-i istibdatdan miras kalan fena bir görenek ve itiyad neticesi olarak gazetelerimizin sütunları milli hayata katiyen taalluku olmayan Çin'in, Japonya'nın ve hatta Amerika Şimali Hükümat-ı Sagiresinin dahili ahvalinden bahis haberlerle dolu bulunuyor. Halbuki milletin can damarı olan ahval-i iktisadiye ekseriya meskûtün-anh kalıyor. Memleketimizden ne gibi mallar harice çıkıyor ve hariçten ne gibi mallar geliyor? Toprağımızda en ziyade neler yetişiyor? Madenlerimiz, ormanlarımız ne halde bulunuyor? Bütün vücuda usare-i hayat nakleden kan damarlarına benzeyen şimendifer hututu ile sair vesait-i nakliye bizde neden geri kalıyor? Anadolu'nun birçok münbit ve feyyaz noktalarında neden mahsulat-ı arziyemiz çürüyüp mahvoluyor? Sermayelerin vasıta-i tedavülü olan bankalardan, erbab-ı say u amelin en büyük istinatgahı olan kooperatiflerden, sigortalardan ve daha bunlar gibi içtimai müesseselerden neden layıkıyla istifade olunamıyor? Az çok sermayeye malik olan erbab-ı yesarımız niçin memleketin teşebbüsat-ı sınaiyesine lakayıd kalıyor? Bütün bu gibi mesail matbuatımızın sütunlarında yer bulamıyor; ahali bunlardan bittabi bihaber kalıyor; ve efkar-ı umumiyedeki lakayıdlık temadi ediyor, herkes dikkat ve itina nazarlarını büsbütün başka alemlere çeviriyor. İktisadiyata nispeten az yer bırakan Fransa gazeteleri müstesna olmak üzere Almanya'da, Avusturya-Macaristan'da ve Avrupa'nın sair yerlerinde mecmualardan sarf-ı nazar yevmi ceraid münderecatının hiç olmazsa üçte veya dörtte biri iktisadiyata münhasırdır. İster çiftçi, ister tacir, ister sanatçı olsun her iş adamı her gün okuduğu gazetede doğrudan doğruya kendisinin veyahut sınıf-ı iktisadiyesinin alakadar bulunduğu ahval hakkında kafi ve nafi malumat bulur; kendisini tenvir edecek, doğru yolu gösterecek, yeni teşebbüslere, teceddütlere sevk edecek fıkralar okur ve bu yüzden maddeten ve manen müstefid olur.

Memleketin ahval-i iktisadiyesiyle alakadar olan resmi dairelere gelince onlar ifa-i vazife hususunda ne kadar gayret ibraz etseler şerait-i hazıra payidar iken mevani ve müşkülat-ı kırtasiyeden pek güç kurtulabilirler. Çünkü murakabe-i umumiyeden mahrum bir halde bulunuyorlar. Burada mahrum tabirini bililtizam kullanıyoruz. Çünkü murakabe-i umumiye vazifeşinas daireler için bir külfet değil belki lazım-ı gayr-i mefarik derecesinde bir nimet-i uzmadır. Dünyanın her yerinde hemen bilaistisna teşebbüssüzlükle malul olan resmi daireler umumi takbih ve takdirden, umumi murakabe veya alakadan azade kalırlarsa kırtasiyenin daire-i muzayyakasından dışarı çıkamazlar. Tenkid-i umumi iyi çalışanlar için bir taziyane-i teşvik ve fena iş görenler için asa-i tediptir. Bu nokta-i nazardandır ki bütün sunuf-ı milletin ve bilhassa matbuatın bu lakaydisi berdevam iken ahval-i iktisadiyemizde his olunacak derecede eser-i salah ve terakki beklemek abestir.

Hiç şüphe etmiyoruz ki kemal-i zaferle neticesine yaklaştığımız bu muharebeden sonra iktisadiyat için alaka-i umumiye artacaktır. Bütün muharıp memleketlerde binlerce defa tekrar olunmuştur ki muharip devletlerin hiç biri bu kıyametnema mukateleyle bir kaç yüz veya birkaç bin kilometre yer kazanmak maksadıyla girişmedi; ancak milletin iktisadi menafiini tevsi veyahud tehlikeden vikaye etmek arzusuyla yüz binlerce, milyonlarca evlad-ı vatanın kanını dökmeğe katlandı. İngiltere, rakibi Almanya'nın günden güne hayretbahş bir surette yükselmekte olan şevket-i iktisadiyesinde kendi iktisadi cihangirliği (imperrialisme economique) için bir tehlike gördü, arkasından Fransa, Rusya, İtalya, Belçika, Sırbistan ve Karadağ hükümetlerini de sürükleyerek cenk ve cidal meydanına atıldı; dokuz aydan beri dökülmekte olan milyonlarca kanlar, feda edilmekte olan milyarlarca paralar hep bu maksada müstenittir.

Biz bunları gördükten ve taktir ettikten sonra bittabi iktisadiyata lakayt kalmağa devam edemeyiz. Elbette bizim de gözlerimiz açılacak, biz de ihtimamat-ı terakkicuyenemizi iktisadiyat sahasına tevcih edeceğiz.

Bugün matbuat-ı osmaniyeye inzimam etmek şerefine mazhar olan mecmuamız velev naçiz bir surette olsun bu maksada şimdiden hidmete çalışmakla iftihar eder.

Biz evvel emirde mütemadi neşriyatımızla iktisadiyat için her nevi terakkinin üss-ül esası olan alaka-i umumiyeyi uyandırmağa çalışacağız. Alaka-i umumiye hasıl olduktan sonra buna az çok alakadar olan diğer milli müesseseler de harekete gelir ve ileriye doğru umumi bir cereyan başlar.

Mecmuamız sütunlarında kemal-i ihtimam ile milli iktisadın ilmi esasları araştırılacaktır. Gerek memleketimizde ve gerek Avrupa'da Türkiye'nin ahval-i

iktisadiyesiyle uğraşan erbab-ı tetkike müracaat edilerek vakıfane yazılar istihsal olunacak ve bu suretle muhtelif fikir ve nazariyelerin meydan-ı aleniyete çıkmasına vesile ihzar edilmiş olacaktır.

Mecmuamızın en mühim vezaifinden biri de ziraat, ticaret ve sanayimizin hakiki hal-i hazırını malumat-ı ihsaiye ve bunlara müstenit mütalaat ve istidlalat ile meydana çıkarmaktan ibarettir. Teceddüde doğru adım atmak için evvel emirde mevcudu layıkıyla bilmek lazımdır. Islah için noksanı bilmek, tedavi için hastalığı teşhis etmek nasıl zaruri ise iktisadiyatta terakki ve teali için de evvel emirde hal-i hazırı keşf ve tayin etmelidir.

Milli iktisat için mümkün derecede çalışmakla beraber memalik-i sairenin ahval-i iktisadiyesine de bittabi lakayt kalamayız. Çünkü her memlekette olduğu gibi bizde de - hatta bilhassa bizde - hayat-ı iktisadiyenin en mühim esaslarından biri de hariçle mübadelattan ibarettir. Bizim de terakki-i iktisadimiz en ziyade hariçle tesis edeceğimiz münasabata menut ve vabestedir. Bu münasabattaki esaslar maksada muvafık ise servet-i umumiyemiz artar, değilse tenakus eder. Bilhassa biz sermayeden, tekemmül-i sanayiden, vesait-i fenniyeden ve hatta fikr-i teşebbüsten henüz mahrum bulunduğumuz için daha birçok seneler en iptidai ihtiyaçlarımız için harice arz-ı ihtiyaç edeceğiz. Bu münasabatta azami istifadeyi veyahut asgari zararı temin için münasabatta bulunduğumuz memleketlerin ahval-i iktisadiyesini iyi bilmeli ve anlamalıyız.

Bugün iktisatta kuvvetli ve müterakki olan milletlerin suret-i inkişafını inceden inceye tetkik etmeğle bizim için pek mühim ibretler, hisseler istihsal olunabilir. Bugün müterakki olan milletler evvelce elbette bizim bugün bulunduğumuz halde bulunmuşlardır. Onların bugünkü hale vasıl olmak için kat ettikleri yolların izlerini takip edersek elbette müstefit oluruz.

Bu hususta bizim için en ziyade mukayeseye ve ibret almağa medar olacak millet Almanya'dır. Almanya'nın servet-i milliyesi ancak bir rub asır ve en çok yarım asırlık mesainin mahsulüdür. Almanlar şevket-i iktisadiyelerinin en mühim kısmını tabiata değil, efrad-ı milletin say-ı zatilerine medyundurlar. Onlarda terakki ve tealiye medar olan en büyük amil milliyet esasıdır. Denilebilir ki milli iktisat Alman müstahzarasıdır, (Made in Germany) markasını haizdir. Frederick List (National Okonomic)nin kurduğu vakit Almanlar bugünkü alemşümul şevket-i iktisadiyelerini henüz tahayyül bile edemezlerdi. List Nasyonal Ekonomi esaslarını kurduktan sonra bütün millet onları düstur ittihaz etmiş ve bu sayede az bir müddet zarfında bunca terakkilere mazhar olmuştur. Fransızlarda ise milli iktisat elan pek az mevzu-i bahis oluyor. Milli iktisatla

uğraşan Fransız alimleri pek mahduttur. Fransızlarda edebiyat, hars ve her şeyde beynelmilelliyet ciheti hakim olduğu gibi iktisatta da öyledir. Alman hayatında her hususta milliyet hakim olduğu gibi iktisatta da her şey milli nokta-i nazardan muhakeme olunuyor.

Bizim de yükselmemiz için milliyetten başka bir esas tasavvur olunamadığı için Almanların kırk elli seneden beri iktisat aleminde geçirdikleri safhaları tetkik ile ibret-bin olmalıyız.

Mecmuamızda ahval-i iktisadiye yalnız nazari değil ameli nokta-i nazarından da takip olunacaktır. Mesela mahsulat-ı milliyemiz için en iyi ve en muvafık mahreçler araştırılacağı gibi bu mahreçlerde mahsulatımıza revaç temin etmek için ne gibi vasıtalara, ne gibi tedbirlere tevessül etmek icap ettiğini de meydana çıkarmağa çalışacağız.

Avrupa sermayesinin azami derecede memleketimize celbi taraftarı olduğumuzdan bu hususun menafi-i milliye ile telifi çarelerini tetkik ve taharri edeceğiz.

Yerli veya ecnebi, memleketimizde ibraz-ı faaliyet etmekte olan bankaların, fabrikaların, büyük ticarethanelerin, anonim şirketlerin, tramvay, şimendifer gibi müessesat-ı nafıanın ahval ve muamelatı daimi suretle takip olunacak ve bu babda alakadarların tenvirine çalışılacaktır.

Mecalis-i teşriyemizin Ticaret-Ziraat ve Nafıa Nezaretlerinin, vilayat mecalis-i umumiyesinin, ticaret odalarımızın ve sair devair-i resmiyenin iktisadiyata müteallik mukarrerat ve tedabirini birer birer nazar-ı tetkikten geçireceğiz. Sunuf-ı ticariyemizin hukuk ve menafini müdafaa etmeye ve amal ve metalibine tercüman olmağa çalışacağız.

Bu neşriyatımızla milli iktisat için alaka-i umumiyeyi uyandırmağa terakkiyat-ı iktisadiyemize hadim olmağa muvaffak olursak kendimizi bahtiyar addedeceğiz.

İKTİSADİYAT MECMUASI DİZİNİ*

-Yazarı Belli Olan Makaleler-

Adolf Rosensweig, "İpek", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 1-3.
[Ali Rıza], "Islahat-ı Baytariye", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 4-6.
[Ali Rıza], "Kapitülasyonların Refinden Sonra Vazifelerimiz: Islah ve Teksir-i Hayvanat", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 4-6.
Ali Rıza Seyfi, "Bir Asır Evvel Ticaret-i Osmaniye ve Kapitülasyonlar", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 3-7; 1/43, (1 Mart 1332/1917), 6-7.
Aynizade Hasan Tahsin, "Gümrük Tarifeleri", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 3-5.
Carl Schaefer, "İstihsalat-ı Milliyeyi Artırmak Meselesi", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 1-2.
Carl Schaefer, "Petrol İnhisarı Meselesi", 2/54, (3 Mayıs 333/1917), 1-3.
Celal Burhanettin, "Vesait-i Nakliyeden Demiryollarının İktisat Nokta-i Nazarından Tetkiki", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 6-7; 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 7.
Cemal, "Harpten Sulha Geçerken", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 1-4.
Cim, "Memurin Şirketi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 1-2.
Cim, "Müessesat-ı Resmiye Sigortası", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 4-5.
Cim. "Türkiye-Almanya Münasebat-ı İktisadiyesi: Madencilik Nokta-i Nazarından", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 3-4.
Cim, "Türkiye'de Ecnebi Ticaret Odaları", 2/44-48, (8 Mart 1333/1917), 9-13.
Cim Dal, "Harp ve İktisat", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 6.
Cim Sin, "Ticaret ve Ziraat Nazırıyla Mülakat", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 6-10.
Elbarez, "Kooperatif Şirketleri 1-2", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 2-3; 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 3-5; 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 5-8.
Friedrich Hoffmann, "Almanya'da İktisat Cemiyetleri Teşkilatı", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 1-3; 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 1-3.
Fuat, "Kozacılığa Nasıl Çalışmışlar?", 3/64, (14 Eylül 333/1917), 3-5.
Fuat, "Sanayi-i Cesimenin İntişarı", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 1-4.
Fuat, "Sanayinin Muhtelif Eşkali", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 1-3; 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 2-4.
Fuat-Durand, "Zeytin Mahsulü", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 2-6.

* Dizinde künyeler varsa yazar adı, "makalenin adı", yıl/sayı, (rumî tarih/miladî tarih), sayfa numarası sıralamasına göre hazırlanmıştır.

Galip Haldun, "Eski Türk Muktesitleri: Naima Muktesit", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 6-7; 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 7-8; 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 7-8; 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 5, 8; 2/52, (19 Nisan 333/1917), 5-6.
Galip Haldun, "On Birinci Asr-ı Hicride Sanayi ve Ticaretimiz", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 5-7; 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 2-4; 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 5-6.
Galip Haldun, "On Birinci ve On İkinci Asırlarda İstanbul Esnafı", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 4-6; 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 5-7.
[Galip Haldun], "Posta Havalenameleri", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 4-5.
Galip Haldun, "Tanzimat Devrinde Matbuat ve Neşriyat-ı İktisadiye", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6-7; 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 3-4; 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 3-4.
Galip Haldun, "Tanzimat Devrinde Neşriyat-ı İktisadiyemiz", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 5-7.
Galip Haldun, "Türk Muktesitleri: Katip Çelebi Muktesit", 2/50, (29 Mart 333/ 1917), 7-8; 2/51, (5 Nisan 333/1917), 8; 2/53, (26 Nisan 333/1917), 8; 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 4-5.
Galip Haldun, "Ziraatimizin Vaziyet-i Hazırası", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 3-5.
[Hasan] Ferit, "Bankalar", 2/44-48, (8 Mart 1333/1917), 17-27.
[Hasan] Ferit, "Kambiyo Komisyonu", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 1-5.
İhsan Abidin [Akıncı], "İstihsalat-ı Milliyeyi Artırmak Meselesi: İktisat-ı Hayvani", 2/54, (3 Mayıs 333/1917), 3-5; 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 1-4; 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 3-5; 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 6-7.
İhsan Abidin [Akıncı], "Osmanlı Atları", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 6-7.
İsmail Rıfkı, "Bulgaristan", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 3-4.
İsmail Rıfkı, "Bulgaristan Ziraat Bankası", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 5; 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 3-4; 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 4-5; 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 2-3; 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 4-5; 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 3-4; 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 5-6; 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 5-7.
İsmail Rıfkı, "Bulgaristan'da Ziraat Kooperatifleri", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/ 8 Şubat 1917), 3-5.
İsmail Rıfkı, "Macaristan'da Âlât-ı Zirai Meselesi", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 3-5.
İsmail Rıfkı, "Macaristan'da İtibar-ı Zirai Meselesi", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 5-6;

2/53, (26 Nisan 333/1917), 5-6; 2/60, (26Temmuz 333/1917), 5-7; 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 4-6; 2/62, (16 Ağustos 333/1917), 6-7; 3/64, (14 Eylül 333/1917), 5-6; 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 5-6; 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 4-5.

İsmail Rıfkı, "Romanya Usul-i Ziraiyyesi Hakkında Malumat-ı Umumiye", 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 3-4.

İsmail Rıfkı, "Romanya'da Ahali Yahut Avam Bankaları", 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 4-5; 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 2-4; 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 3-4; 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 3-5; 1/ 20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 3-5; 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 2-4.

İsmail Rıfkı, "Romanya'da Ziraat Bankası ve İtibar-i Zirai Sandığı", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 2-5.

Kautness, "İstihsalat-ı Milliyeyi Artırmak Meselesi: İstihsalat-ı Milliye ve İtibar-ı Zirai", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 1-4; 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 1-4.

Mahmut, "Şeker Pancarı veya Pancar Şekerinin Fransa'daki İstihsalat-ı Rüsumiyesi", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 5-6.

Mahmut, "Zahire Borsaları", 2/62, (16 Ağustos 333/1917), 3-6; 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 5-8.

Mehmet Süreyya, "Çekirgeler Hakkında Konferans", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 5-6.

Mahmut Vehbi, "Kahve", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 3-4.

Mehmet Zeki, "Aşar", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 3-5; 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 3-6.

Mehmet Zeki, "Harb-i Umumi ve İktisadiyat", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 5-6.

Mehmet Zeki, "Muhterem Mebuslarımızdan Birine Muhiplerinin Gönderdiği Mektuplar", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 6-7.

Mehmet Zeki, "Mülkiyet ve Etrafındaki Mesail-i Mühimme", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 4-6; 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 6-7; 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 2-3; 1/43, (1 Mart 1332/1917), 3-5.

Mehmet Zeki, "Neşriyat-ı Ahire Muvacehesinde İstikbal-i İktisadiyemiz", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 3-5.

Mehmet Zeki, "Neşriyat-ı Cedide Münasebetiyle İstikbal-i İktisadiyemiz", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 5-7.

Mehmet Zeki, "Temettü Vergisi", 2/54, (3 Mayıs 333/1917), 5-7; 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 4-6.

Mehmet Zeki, "Vücûb-ı Tasarruf", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 6-7.

Mim Sin, "Memleketimizde Madenler", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 3-5.
Mim Te, "Orman Islahatı", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 5-7; 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 3-6; 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 6-7; 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 8; 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 3-5.
Münir Süleyman, "Açık Sütunlar: Milli Sanayimize Adem-i Rağbet", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 6-7.
Reinhard Junge, "Türkiye'nin İktisaden Takviyesi Sistemi", 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 1-4.
Sad Lam, "Bursa Muhabir-i Mahsusumuzdan", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 5-6.
Schmidt, "Milli Terbiye ve Milli İktisat", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 1-3.
Süleyman Sırrı, "Adana Ovası'nın Teybis ve İrvası ve Ovadan Geçen Suların Islahındaki Lüzum ve Ehemmiyet ile İstihsal Olunacak Fevaid Hakkında Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne Takdim Kılınan Rapor", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 5-6; 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 5-7; 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 4-5; 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 6-7; 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 4-6.
Süleyman Sırrı, "Konya Ovası'nın İrvasından Şimdiye Değin İstihsal Olunan ve Bundan Sonra Husule Gelecek Olan Fevaid", 2/44-48, (8 Mart 1333/1917), 4-9.
Süleyman Sırrı, "Sulardan İstifade", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 2-5.
Süleyman Sırrı, "Ülkemizdeki Sulardan İstifadede Takip Olunacak Hat-ı Hareket", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 2-5.
Tekin Alp, "Adana Ovası'nın İrva ve Iskası", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 1-3.
Tekin Alp, "Artırma Sandıkları", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Bu Seneki Mahsulümüz", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 1-3.
Tekin Alp, "Gala-i Es'ara Karşı Mücadele", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 1-3.
Tekin Alp, "Harp Zamanında İstihsalat-ı Sınaiyemiz", 2/44-48, (8 Mart 1333/1917), 27-40.
Tekin Alp, "Harpten Sulha İntikali İktisadiyatı", 2/62, (16 Ağustos 333/1917), 1-3; 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 1-2.
Tekin Alp, "Islahat-ı Maliye", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 1-3.
Tekin Alp, "İhracat Kanunu", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 1-2.

Tekin Alp, "İki Usul-i İstismar", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 1-2.
Tekin Alp, "İktisadi İnkılap", 3/64, (14 Eylül 333/1917), 1-3.
Tekin Alp, "İktisadi Teşkilat", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 1-2.
Tekin Alp, "İktisadiyat Meclisi", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 1-2.
Tekin Alp, "İktisadiyat Nezareti", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 1-3.
Tekin Alp, "İktisat Derneği", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 1-2; 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 4.
Tekin Alp, "İktisat Nokta-i Nazarından Terbiye ve Talim", 1/26, (25 Ağustos 1332/ 7 Eylül 1916), 1-3.
Tekin Alp, "İstihsalat-ı Milliyeyi Artırmak Meselesi", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 1-2; 2/49, (15 Mart 1333/1917), 2-3
Tekin Alp, "İstihsalat-ı Milliyeyi Artırmak Meselesi: Ziraat mi Sanayi mi?", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 1-2.
Tekin Alp, "İstikbal-i İktisadimiz", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 1-2.
Tekin Alp, "İtibar-ı Milli Bankası", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 1-2.
Tekin Alp, "İttihat ve Terakki Fırkası'nın İktisadi Faaliyeti", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Kapitalizm Devresi Başlıyor", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 1-2.
[Tekin Alp], "Kitaplar ve Dergiler", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 5-7.
[Tekin Alp], "Kitaplar ve Mecmualar", 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 6-7; 1/ 13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 4-6; 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 2-3; 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 5-6.
Tekin Alp, "Kitaplar ve Mecmualar", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 3-4.
Tekin Alp, "Konya Milli İktisat Bankası", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 5-6.
Tekin Alp, "Madenlerimiz", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 1-2.
Tekin Alp, "Mecmuamızın Mesleği: Milli İktisada Doğru", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Memleketimizde Büyük Sanayi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Meskukat Meselesi", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 1-3.
Tekin Alp, "Ticaret Kanununun Tadil ve Islahı", 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 1-3.
Tekin Alp, "Ticaret-i Hariciyemiz", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Türkiye'de Bankalar", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Tütün Meselesi", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 1-3.

[Tekin Alp], "Tütün Zürra-i Kooperatif Şirketi", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 7-8.
Tekin Alp, "329 Senesine Mahsus Ziraat İstatistiği", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 1-3.
Tekin Alp, "Yeni Gümrük Tarifesi", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Yeni İktisadi Müesseselerimiz", 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 1-3.
[Tekin Alp], "Yeni Kitaplar", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 3-5.
Tekin Alp, "Yeni Ticaret Muahedeleri", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 1-2; 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 1-3; 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 1-4; 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 1-2.
Tekin Alp, "Ziraat Bankası", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 1-2; 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 1-2; 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 1-2; 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 1-3; 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 1-3; 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 1-3.
Tekin Alp, "Ziraat Müze ve Sergileri", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 1-3.
Veit, "Orman Islahatı", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 3-4; 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 3.
Yakir Bahar, "Spekülasyon Ticareti", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 3-4; 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 4-5; 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 4-6; 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 3-4; 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 3-4.
[Yusuf Kemal Tengirşenk], "Koevess'e Göre Milli İktisat", 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 2-5.
Zel, "Muhacirin Meselesi", 2/50, (29 Mart 333/1917), 1-4.
Ziya Gökalp, "Millet Nedir, Milli İktisat Neden İbarettir?", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 3; 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 1-2.
Ziya Gökalp, "Milli İktisat Nasıl Vücuda Gelir", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 1-3.
Ziya Gökalp, "Türklerde Milli İktisat Devreleri", 2/44-48, (8 Mart 1333/1917), 1-4.

-Yazarı Olmayan/Belli Olmayan Yazılar ve Haberler-

"Abide-i Ziraat", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 5.
"Adana Muhabirimizden", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 5.
"Adana Ovası'nın İrva ve Iskası Hakkında", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 5.
"Adana Ovası'nın Teybis ve İrvası ve Ovadan Geçen Suların Islahındaki Lüzum ve Ehemmiyet ile İstihsal Olunacak Fevaid Hakkında Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne Takdim Kılınan Rapor", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 2-4.
"Adana Ovası'nın Teybis ve İrvası", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.

"Adana'da Pamuk Mahsulü", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8.
"Adana'da Yeni Bir Orman Mektebi", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Adapazarı Zerriyatı", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Adem-i İmaline veyahut Fermanın Vakt ü Zamanıyla Alınmasına Mebni Ziraat ve Ticaret Nezareti Tarafından Fesh Olunan Madenler", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Ağaçlı Madenini Ziyaret", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 8.
"Ahali Bakkaliyeleri", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Ahmet Nesimi Beyefendi Hazretlerinin Seyahati", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 8.
"Akhisar Ziraat Mektebi", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.
"Âlât-ı Ziraiye İstatistiği", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 1.
"Âlât-ı Ziraiye Tevzii", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.
"Alman Mubayaat Şirketi", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 10 .
"Alman Şark Bankası (Deutsche Orient Bank)", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Almanya'da Borsa Spekülasyonları", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Almanya-İran Münasebat-ı İktisadiye Cemiyeti", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 7.
"Almanya'nın İstikbal-i İktisadisi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 5-6.
"Almanya'ya Amele İzamı", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 8.
"Almanya'ya Maden Amelesi İzamı", 2/50, (29 Mart 333/1917), 7.
"Amelelere Sanat Talimi", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 6-7.
"Anadolu Milli Mahsulat Osmanlı Anonim Şirketi", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 10; 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Anadolu Osmanlı Demiryolu Müdüriyetinden, 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8; 3/64, (14 Eylül 333/1917), 8.
"Anadolu Şimendiferi", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Anadolu ve Bağdat Şimendifer Kumpanyaları", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Anadolu'daki Öksüzler", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.
"Anadolu'nun Yeni Mahsulü", 3/64, (14 Eylül 333/1917), 8; 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Ankara Erzurum Milli Ticaret Şirketi", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8.
"Ankara'da Yeni Bir Şirket", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Anonim Şirketler", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 5-6; 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 8.

"Antalya'da Kibrit İmali", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8.
"Astra Romana", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Aşarın Emaneten İdaresi", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 6-7.
"Avdet", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7; 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Avusturya'da Akça Rayici Meselesi", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 4-5.
"Avusturya'da Şeker", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Avusturya-Macaristan Bankaları", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 8.
"Avusturya-Macaristan İçin Verilecek Havalenameler", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 7.
"Avusturya-Macaristan-Türkiye Münasebat-ı Ticariyesi", 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 8.
"Aydın Demiryolu Hasılatı", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5.
"Aydın Demiryolu", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Aydın İncir Müstahsiller Şirketi", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 6.
"Aydın Livası Zer'iyatı", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 5.
"Aydın Livası Zeytin Hasılatı", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 8.
"Aydın ve Kasaba Demiryolları", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Aydın Vilayeti'nde Başakçılık", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 5.
"Aydın Vilayeti'nde Çekirge", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Aydın Vilayeti'nde Pirinç Zer'iyatı", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.
"Aydın Vilayeti'nde Tohumluk", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Aydın Vilayeti'nde Tütün Mahsulleri", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Aydın Vilayeti'nde Tütün", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 6.
"Aydın Vilayeti'nde Ziraat", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 8.
"Aydın Vilayeti'nde", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7; 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"Aydın Vilayeti'ndeki Mahsulün Fiyatları", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 7.
"Aydın'da Hasat", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 8.
"Aydın-Kasaba Hattı", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7-8.
"Azimet", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Bağdat Demiryolu İmtiyazı", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Bağdat Demiryolunun Toros ve Amanos Kısımlarının İnşası", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 7-8.
"Bağdat Osmanlı Demiryolu Müdüriyetinden", 3/64, (14 Eylül 333/1917), 8.
"Bağdat Şimendiferi", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 7-8.
"Balıkesir'de Panayır ve Sergi Küşadı", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.

"Balkan Kömür Şirketi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 6.
"Balkan Şirket-i Ticariyesi", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 8.
"Bankanın İmtiyazatı", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.
"Banko di Roma", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 8; 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Beyanname Ahzeden Ecnebi Sigorta Şirketleri", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 7.
"Beyanname Almayan Sigorta Şirketlerinin Esamisini Mübeyyen Cetveldir", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 6.
"Beykoz Debbağhanesinin Tevsii", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 7.
"Beynelmilel Hububat Piyasası", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Beyrut Kulüp ve Gazino Osmanlı Anonim Şirketi", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Beyrut Mektubu", 2/54, (3 Mayıs 333/1917), 7-8.
"Beyrut ve Havalisi Petrol Madenleri", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Beyrut'ta Havaiç-i Zaruriye Meselesi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5.
"Beyrut'ta Sanayi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5.
"1915 Senesinde Rus Ticaret-i Hariciyesi", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"1332 Nafia Bütçesine Tahsisat-ı Fevkalade İlavesi", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6.
"1332 Senesi Nisan ve Mayıs Aylarında İmtiyaz Fermanları Çıkan Madenler", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"1332 Senesi Nisan ve Mayıs Aylarında İmtiyaz Fermanları Feshedilen Madenler", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"1333 Bütçesi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7.
"Bir Haftalık İthalat ve İhracat", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 8.
"Bizde Değirmencilik", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 6-7.
"Boğaziçi Elektrikli Demiryolu İmtiyazı İçin Muayyen Müddetin Tekrar Temdidi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Bolu ve Kastamonu Ormanları", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 6-7.
"Bolu'da Ahval-i İktisadiye", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6.
"Bolu'da Tasarruf Sandığı Tesisi", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Borsanın Küşadı", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 7.
"Bu Seneki Mahsul", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 5.
"Bu Seneki Mezruat", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7.
"Bu Seneki Zer'iyat", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Bu Seneki Zer'iyatımız Hakkında Ziraat Nazırının Meclis-i Mebusandaki Beyanatı", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 7-8.
"Bulgar İstikrazları", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.

"Bulgaristan Ticareti", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 8.
"Bulgaristan'da Ahval-i Ziraiye", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 8.
"Bulgaristan'da Artırma Sandıkları", 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 8.
"Bulgaristan'da İktisadi Vaziyet", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 6.
"Bulgaristan'da Kuru Sebze", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 6.
"Bulgaristan'da Meskukat", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Bulgaristan'da Transit", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 7.
"Bulgaristan'da", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Bulgaristan'ın Ahval-i İktisadisi", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 5-6.
"Bulgaristan'ın Ahval-i Maliyesi", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 5-6.
"Bulgaristan-Türkiye Müzakeratı", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Bursa Ziraat Mektebi'nin Mahsulat-ı Numuneleri", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/ 19 Ekim 1916), 5.
"Bursa'da Hal İnşası", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Büyük Ada Yat Kulübü", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"Cemahir-i Müttefikanın Ticaret-i Hariciyesi", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Cemiyet-i İktisadiye", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 6-8.
"Cuma Tatili", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 8.
"Çakıl Müzayedesi", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 8.
"Çay Yerine", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Çekirge Mücadelesi", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 8; 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 5-6; 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7; 2/ 55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Çekirge Mükellefiyeti Hakkında", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"Çekirge", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"Çekirgeler", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 6.
"Çekirgelerin Toplanması", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Çekirgeye Karşı Bir Böcek", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Çırak Mektepleri", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Çift Makinesi", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Çiftçiler Derneği", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 7.
"Çiftçiler Derneği'nin İçtimaı", 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 7-8.
"Çiftlik Makinisti Mektebi", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Çiftlik Sahiplerine Muavenet-i Askeriye", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Çinko Usulünün Tatbiki", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Çorba Tevzii", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Çumra Ovası'nda Ziraat", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.

"Darphane-i Amire'nin 1331 Senesi Darbiyatı", 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 8.
"Darüleytam İmalathanesi", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"Darüleytamlar", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Darüleytamlara Dair", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 6-7.
"Demirci Kazasından Anadolu Refikimize Yazılıyor", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 8.
"Demirhaneler", 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 8.
"Denizli'de Yeni Mahsul", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.
"Denizli'de Ziraat İşleri", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"Dersaadette Fabrikalar Tesisi", 2/50, (29 Mart 333/1917), 5.
"Deutsche Bank", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"Doktor Bohor", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7; 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"Donanma Cemiyeti Piyangosu", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.
"Donanma Piyangosu", 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye Mayıs Hasılatı", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye Varidat-ı Muhassasa İdaresinden", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 8; 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye Varidatında Tezayüt", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 4.
"Duyun-ı Umumiye'den", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye İdaresinden", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Meclis-i İdaresi", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 8; 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 7-8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Meclis-i İdaresinden Şark Demiryolları Tahvilatı", 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 8; 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 8; 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Meclis-i İdaresinden", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 8; 2/50, (29 Mart 333/1917), 8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi Meclis-i İdaresi'nden", 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 8; 1/22, 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 8.
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi", 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 8;
"Duyun-ı Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresinden", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8; 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Edirne Afyonları", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 5.

"Edirne'de Zer'iyat", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"Elazığ'da İplik Fabrikası", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 7.
"Elektrikle Tenvir", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7.
"Erzurum Milli Ticaret Şirketi", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Esham ve Tahvilat Borsasının Küşadı", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 6.
"Eskişehir Milli Sanayi Şirketi", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8.
"Eskişehir Ovası'nın Teybisi ve İrvası", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 5.
"Eskişehir'de Rasathane", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7.
"Eskişehir'de Teşebbüsat-ı İmariye", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Eskişehir'de Zer'iyat İşleri", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Fabrikalar", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 6-7.
"Fenn-i Teşcir Ameliyatı", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Fesh-i İmtiyaz", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7; 2/53, (26 Nisan 333/1917), 7.
"Feyz ve Bereket", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Fransa Bankası", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 8.
"Fransa ve İngiltere'de Hububat Depoları", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Fransa'da Ahval-i Ziraiye", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Fransa'nın Vaziyet-i Maliyesi", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 8.
"Gala-i Es'ar ve İhtikar", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 4-5.
"Galata Borsası Açılıyor", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 2.
"Galata Borsası", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Gayr-ı Mükelleflerin Çekirge Derci", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Gazetelerde İktisadi Neşriyat: Ziraatimizin Terakkisi İçin Beykoz Sanayi Ziraat Mektebi'ni Ziyaret", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 8.
"Gediz Mecrası", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.
"Gelecek Sene İçin Ziraat", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"Geniş Nazarlı Siyaset-i İktisadiye", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 8.
"Gördes'te İntibah-ı İktisadi", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 8.
"Gülcülük", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 6-7.
"Gülyağı", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 8.
"Gümrük Faturaları", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 7-8.
"Gümrük Resminden İstisna", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 7.
"Gümrüklerde Eşyanın Muayenesi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8.
"Gümrükteki Hamallar", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 6.
"Gümüş Meskukat Darbı Hakkında", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Gümüş Mubayaası", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7.
"Güzel Bir Teşebbüs", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7-8.

"Haklı Bir Dilek", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 7-8.
"Halıların İhracı Meselesi", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 8.
"Haliç Vapurları Şirketi", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7.
"Halkalı Ziraat Mektebi", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Halkalı Ziraat Mekteb-i Alisi", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8.
"Hamallara Yeknesak Elbise İksası", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 7.
"Hanımlara Ticaret Dersleri", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Hareket", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 4-5.
"Hariçten Gelecek Eşya", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 8.
"Harman Amelesi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 7.
"Harman Makineleri", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8; 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 6.
"Harmanlar", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 7.
"Harp Esnasında Avusturya-Macaristan'ın Ticaret-i Hariciyesi", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 6-7.
"Harp Esnasında İflaslar", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 8.
"Harpten Sulha İntikal İktisadiyatı", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 7.
"Harpzedegana Mahsus İkraz Sandığı", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Hayvan Kanlarından Ziraatta İstifade", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 5.
"Hayvanat-ı Bakariye", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 5.
"Hayvanat-ı Bakariye Mubayaası", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 8.
"Hayvanat-ı Bakariye Teksir ve Islahı İçin", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7.
"Hayvanat-ı Bakriye", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Hayvanat İrtihanile İkraz", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 3-4.
"Hayvanatın Islah ve Teksiri", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Haziran 1333/1917 Zarfında Kambiyo Komisyonunca Tayin Olunan Resmi Kambiyo Fiyatları", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 8.
"Heyet-i Fenniye", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Hıtta-i Irakiye Ziraat Cemiyeti", 2/50, (29 Mart 333/1917), 7.
"Hızarhaneler Hakkında", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Hisse-i Temettü Tevzii", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Hububat Komisyonu", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Hububat Mübayaası", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Hüdavendigar İktisat Müdüriyeti", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Irak Kıtasında Ziraat ", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.

"İhracat Heyeti", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 6; 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"İhracat Heyetleri", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"İhracat Komisyonunun Faaliyeti", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"İhtira Beratları", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 5-6; 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 6-7.
"220 Vagon Tohumluk", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"İktisadi Haberler", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 7-8.
"İktisadi Muhasebe", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"İktisadiyat Meclisi Teşkilat ve Vezaifine Dair İrade-i Seniyye Layihası", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 6-7.
"İktisadiyat Meclisi", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 6.
"İktisat Derneği", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 6, 7.
"İktisat Derneğinde", 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 2.
"İktisat Müdüriyetleri", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 8; 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 7-8.
"İncir Müstahsilleri Anonim Şirketi", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5. (h.)
"İncir Müstahsilleri Şirketinin İçtimaı", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"İncir ve Üzüm Mahsulü", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"İncir Yükselecek", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 8.
"İngiliz Seyri Sefain Şirketlerinin Kazancı", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"İskân-ı Aşair", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"İstanbul Boğazı Üzerinde Köprü", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7-8.
"İstanbul Vilayeti Zerriyatında Bereket", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 7.
"İstatistik", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 2-3.
"İstidrad", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 3.
"İstihlak Kooperatifleri", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"İstihlak-ı Milli Kadınlar Cemiyeti", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 7.
"İstisna", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7.
"İsveç'ten Almanya Tarikiyle Celp Edilecek Emval", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"İsviçre Posta İdaresi'nin Faaliyeti", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 8.
"İsviçre'de Revue de Turquie Mecmuası", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 6-7.
"İş Ocağı", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 8.
"İtalya'da Şarap Mahsulü", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"İtibar-ı Milli Bankası Hisse Senedatı", 3/64, (14 Eylül 333/1917), 8.

"İ'tizar", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"İttihat Seyr-i Sefain Şirket-i Osmaniyesinden", 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 8.
"İttihat Seyr-i Sefain Şirketi", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 7.
"İttihat ve Terakki Umumi Kongresi", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"İzmir Arı Kovanları", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"İzmir Gazetelerinden", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 8.
"İzmir Kağıt Fabrikası", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"İzmir Kordon Tramvayları", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"İzmir Livası Zer'iyatı", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 8.
"İzmir Sanayi Mektebi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7-8.
"İzmir Türk İthalat ve İhracat Şirketi", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 6.
"İzmir Vilayeti'nin Kestane Mahsulü", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"İzmir Ziraatı İçin", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"İzmir'de Ekmek Fiyatı", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7; 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"İzmir'de Et Meselesi", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"İzmir'de Halı Şirketi", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 8.
"İzmir'de İspirto Fabrikası", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8.
"İzmir'de Kadın Tanzifat Amelesi", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"İzmir'de Mahsulat", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 7; 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.
"İzmir'de Milli Bankanın Şubesi", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"İzmir'de Sanayi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5.
"İzmir'de Sigorta Şirketi", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 7.
"İzmir'de Tütün İhtiyacının Temini", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 8.
"İzmir'de Ufak Para", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5.
"İzmir'de Vagon Meselesi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 5.
"İzmir'de Yeni Caddeler", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 4.
"İzmir'de Zahire Fiyatları", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"İzmir'de Ziraat Borsa Dairesi", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın Demiryolları", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Kadastro Muamelesi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8; 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Kadın İşçiler", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Kadınları Çalıştırma Cemiyet-i İslamiyesi Hakkında", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Kadınları Çalıştırma Cemiyet-i İslamiyesi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos

1916), 7.
"Kadınların Faaliyet-i İktisadiyeleri", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 3-5.
"Kağıt Yerine Altın", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 8.
"Kambiyo Komisyonunca Tayin Olunan Kambiyo Fiyatları", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 8.
"Kanun-ı Ticaretin Tadil ve Islahı", 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 7-8.
"Karahisar'da Osmanlı Anonim Sanayi Şirketi", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Kastamonu'da Bir Şirket", 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8.
"Kastamonu'da Mezruat", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 6.
"Kastamonu'da Zer'iyat", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Kastamonu'ya Su İsalesi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Kavanin Nizamat", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 8.
"Kavanin ve Nizamat: 29.081.400 Liralık Evrak-ı Nakdiye İhracına Maliye Nezareti'nin Mezuniyetini Mutazammın Kanun-ı Muvakkat", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 8.
"Kavanin ve Nizamat: 30.000.000 Liralık Evrak-ı Nakdiye İhracına Maliye Nezareti'nin Mezuniyetini Mutazammın Kanun-ı Muvakkat", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 8.
"Kavanin ve Nizamat: Almanya Hükümeti'nden 25.000.000 Liralık Bir Avans Ahzine Maliye Nezaretinin Mezuniyeti Hakkında Kanun-ı Muvakkat", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 8.
"Kavanin ve Nizamat: Almanya'dan 2.359.000 Lira Daha Avans Ahziyle Mecmuun 9.599.000 Liraya İblağı ve Lüzumu Görülecek Miktar Evrak-ı Nakdiye İhracı Hakkında Kanun-ı Muvakkat", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 8. (h.)
"Kavanin ve Nizamat: Mevki-i Tedavüle Çıkarılacak Battal ve Mahlut ve Nikel Ufaklığına Müteadir 7 Cemaziyelâhir 1334 Tarihli Kanunun 2 ve 3 üncü Maddelerini Muaddel Kanun-ı Muvakkat", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 8.
"Kavanin ve Nizamat: Zahire Hakkında Kanun-ı Muvakkat", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7-8.
"Kavanin ve Nizamat-ı Münteşire", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7; 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 8; 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 8.
"Kavanin ve Nizamat-ı Münteşire: Aydın ve İzmir-Kasaba ve Mudanya-Bursa Demiryollarıyla İzmir Liman ve Rıhtımının İştirası Hakkında Kanun-ı Muvakkat", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 8.
"Kayseri Milli İktisat Anonim Şirketi", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916),

8; 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Kayseri'de Kar ve Zer'iyat", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Kazmirciler Melbusat Osmanlı Anonim Şirketi", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 7.
"Keçiborlu Kükürdü", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.
"Keçiborlu Kükürt Madeni Hakkında", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6.
"Kibrit Fabrikası", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Kibritler", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Komisyonlar", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Konserve Fabrikası", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Konya Milli İktisat Bankası", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 6-7, 8.
"Konya Milli Mensucat Şirketi", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Konya Ovasının İrvası", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Konya Ovasının Kadastrosu", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Konya Zer'iyatı", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6-7.
"Konya Ziraat Müdürüne Mükafat", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 8.
"Konya'da Bir Anonim Şirket Teşkili", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Konya'da Köylü Bankası", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7.
"Konya'da Milli Bir Şirket", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8.
"Konya'da Tasarruf Sandığı Tesisi", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"Konya'da Tramvay", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7.
"Konya'da Ziraat", 3/68, (15 Mart 1333/1917), 8.
"Konya'da Ziraat İşleri", 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 8.
"Konya'nın İmarı", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Konya'nın Tenviri", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Kooperatif Şirketi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Kooperatif Şirketlere Dair", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Kooperatif Şirketleri Kanun Layihası", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 6-7.
"Kömür Madeni", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Köprü İnşası", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8; 1/27, (1 Eylül 1332/ 14 Eylül 1916), 7.
"Köy Sandıkları", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 8.
"Köylüye Verilen Tohumluk", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Credit Lyonnais", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 8.
"Kudüs'te Zahire Şirketi", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 7.
"Küçük Menderes'in Tathiri", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 7.
"Küçük ve Büyük Sanayi", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 1.
"Kükürt Fabrikası", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 6.

"Levazımat-ı Umumiye Dairesi", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 8; 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 8; 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 8.
"Levazımat-ı Umumiye Dairesinden", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 7; 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8; 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 8; 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 8; 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 8; 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Levazımat-ı Umumiye Mübayaat Komisyonundan", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8; 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 8; 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 8; 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 8; 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917),
"Levazımat-ı Umumiye-i Askeriye Mübayaat Komisyonundan", 2/50, (29 Mart 333/1917), 8.
"Levazımat-ı Umumiye-i Askeriyeden", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 8.
"Lübnan'da Yeni Anonim Şirketi", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 7.
"Maadinin İşletilmesi", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8.
"Macar Petrol Şirketi", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Macaristan'da Müessesat-ı Sanayi", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Macaristan'da Tezeyyünata Karşı Yeni Bir Cemiyet", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Macaristan'da Ufaklık Meselesi", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Maden İhalesi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 7-8.
"Maden Keşfi", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5-6.
"Maden Ruhsatları", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7.
"Maden Ruhsatnameleri", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6; 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Madencilik Talimi İçin", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Madenlerimiz", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 8.
"Madenlerimiz: Ahiren Meriyeti Tasdik Olunan Maadin Ruhsatnameleri", 2/62, (16 Ağustos 333/1917), 7-8.
"Madenlerimizi Tetkik", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 5.
"Madensuyu İmtiyazı", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Mahsulat-ı Ziraiye", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Makine Celbi", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Manisa'da Bağcılar Bankası", 3/66, (11 Teşrin-i evvel 1333/11 Ekim 1917), 8.
"Manisa Bağcılar Bankası Heyet-i İdaresinden", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 7-8.
"Mebahis-i Hukuk-ı Ticaretten İflas", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 7.
"Mecalis-i Umumiye", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Memalik-i Osmaniye'de İcra-i Muamele Etmekte Bulunan Tabiiyyet-i Ecnebiyeyi

Haiz-i Müessesat-ı Maliyeden Ecnebi Anonim Şirketleri Kanununa Tevfikan Ticaret Nezareti'ne Müracaatla Evrak ve Vesaik-i Lazimeyi İta ve Şerait-i Saire-i Kanuniyeyi İfa ve İkmal ile Kayd u Tescilini İcra Ettiren ve Beyanname Ahz Eden Ecnebi Bankaları Gösterir Cetvel", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 8.
"Memalik-i Osmaniyede Sanayi-i Haririyye", 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 8.
"Memleketimizde Baytar Müesseseleri", 1/6, (21 Mart 1332/3 Nisan 1916), 5-6.
"Memleketimizde Büyük Sanayi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 6-7.
"Memleketimizde Harp Esnasında İstihsalat-ı Maiyye", 2/50, (29 Mart 333/1917), 4-5.
"Memleketimizde İpekçilik", 1/39, (12 Kanun-i sani 1332/25 Ocak 1917), 1-2.
"Memurin Şirketi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 3-4; 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 4-6; 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"Memurine Erzak Tevzii", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 7.
"Men-i İhtikar", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Mensucat Fabrikası", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Meyan Kökü Mahsulü", 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 2-5.
"Milli Banka Teşkilatı", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7,
"Milli Ekmekçi Anonim Şirketi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7; 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8.
"Milli Fabrikacılar Cemiyeti", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6; 2/51, (5 Nisan 333/1917), 6-7; 2/57, (7 Haziran 333/1917), 5-6.
"Milli İthalat Kantariye Anonim Şirketi Müdüriyetinden", 3/63, (30 Ağustos 333/1917), 8.
"Milli İthalat Kantariye Anonim Şirketi", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 7; 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"Milli İtibar Bankası", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7; 1/43, (1 Mart 1332/1917), 8.
"Milli Kantariye İthalat Anonim Şirketi", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 5.
"Milli Sanayi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7.
"Mösyö Hall", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Mösyö Niaradi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Mudanya Bursa Demiryolu", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 8.
"Muğla'da Zeytin Mahsulü", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Muhacirine Tohumluk", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 6.
"Muhtar Bey", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7.
"Mühim Bir Fırsat", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8,
"Mükellefiyet-i Ziraiye Nizamnamesi", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"Mükellefiyet-i Ziraiye", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Mükellefiyet-i Ziraiyenin Tatbikatı", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.

"Mütekaidin ve Ziraat", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 7.
"Mütekaidin-i Askeriye Ticaret Anonim Şirketi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 4.
"Müttefikler Beyninde Tevhid-i Meskukat", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Nafi Yağmurlar", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Nakil", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7; 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Anonim Şirketi", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 2.
"Nesib Bey", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8.
"Nesib Bey'in Avdeti", 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 8.
"Nikel Madeni Hakkında", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Nikel Madeni", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 6.
"Nizamname Tadili", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"On Bin Lira Sermaye", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 8.
"Orak Makineleri", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Orman Islahatı", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"Orman Mekteb-i Alisi İçin", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Orman Müdür-i Umumiyesi", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 8.
"Orman ve Nehir Mütehassısları", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Ormancılık", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 8.
"Ormanlar", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Ormanlarda Tetkikat ve Tatbikat", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Ormanları Muhafaza", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 8.
"Ormanların Muhafazası İçin", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Ormanların Muhafazası", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Ortaklama Şirketleri", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 7.
"Orient Türk-Bulgar Anonim Şirketi", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Osmanlı İttihat Saraçlık Anonim Şirketi", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"Osmanlı Tahvilatı Hamilleri Vekilinin İntihabı", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 8.
"Palamut Mahsulü", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7; 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 8.
"Pamuk Mahsulü Serbest", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 8.
"Panayır", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6.
"Paralarını İşletmek İsteyenlere", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"Patates Mahsulü", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 8.

"Payitaht İçin Ormanlık", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 7.
"Pazar Küşadı", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Peşte Macar Ticaret Bankası", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Peşte'de Ganz Elektrik Şirketi", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Petrol Madeni İmtiyazı", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 8.
"Petrol Yerine Kömür Gazı", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Posta Havaleleri", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8.
"Posta Paketleri", 1/9, (14 Nisan 1332/27 Nisan 1916), 8; 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.
"Posta ve Telgraf İstatistikleri", 2/50, (29 Mart 333/1917), 5.
"Reichsbank'da Altın Mevcudu", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Reji Şirketi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Reji Şirketi Hakkında", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 8.
"Rejinin Bir Aylık Hasılatı", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 6.
"Rençberlerimize Kulak Verelim", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 7.
"Rençberliği İlerletmek Çaresi", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Romanya Hububatı", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Romanya Maliyesinin Varidatı", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Romanya-Bulgaristan Ticareti", 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 8.
"Romanya'da Hububat İhracatı", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 8; 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Romanya'da İktisadi Vaziyet", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 8.
"Romanya'da İthalat ve İhracat", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Romanya'da İthalat", 1/3, (29 Şubat 1331/13 Mart 1916), 8.
"Romanya'da Mahsulat-ı Ziraiye", 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 8.
"Romanya'da Moratoryum", 1/12, (5 Mayıs 1332/18 Mayıs 1916), 8.
"Romanya'da Yeni Mahsul", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8.
"Romanya'nın Bitaraflığı", 1/2, (22 Şubat 1331/6 Mart 1916), 8.
"Romanya'nın Hububat İhracatı", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 8.
"Romanya'nın Yeni Mahsulü", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 6.
"Ruhsatname Müddeti Temdidi", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Rumeli Şimendifer Kumpanyası", 1/11, (28 Nisan 1332/11Mayıs 1916), 7-8.
"Rus Petrol Kuyuları", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Rusya'da Altın", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Rusya'da Müzayaka-i Maliye", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7.
"Rusya'da Ufaklık", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Sanayi İhsaiyatı", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 6-7.
"Sanayi Mektebi'nin Tevsii", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.

"Sanayi Müdür-i Umumisi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Sanayi Mütehassısı", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Sanayi Müzesi", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 8.
"Sanayi-i Ziraiye Mektebi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Sanayi-i Ziraiye", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Saıgı Fabrikası", 2/51, (5 Nisan 333/1917), 7.
"Sermaye ve İş", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Sigara Kağıtları", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Sinema Şirketi", 2/50, (29 Mart 333/1917), 7.
"Szeged Şehrinde Şark Ticaret Akademisi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 6.
"Soma-Bandırma Hattı Şubesi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Son İki Hafta Zarfında İmtiyazı Verilmiş Madenler", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Su Mühendisliği Dairesi", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 8.
"Suriye Ormanlarında Tetkikat-ı Fenniye", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Suriye Petrolleri", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 7-8.
"Suriye'de Feyizli Yağmurlar", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Suriye'de Islahat-ı İktisadiye", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Suriye'de Tedabir, 2/59, (5 Temmuz 333/1917), 8.
"Suriye'de Umur-ı Mıyahiye", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 6.
"Suriye'de Zer'iyat", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Suriye'de Ziraat Mektepleri", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 5.
"Süleyman Sırrı Bey'in Avdeti", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Süleyman Sırrı Bey'in Azimeti", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8.
"Şam'da Bir Şirket Teşkili", 3/67, (8 Teşrin-i sani 1333/8 Kasım 1917), 8.
"Şam'da Havaic-i Zaruriye Meselesi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8.
"Şam'da Hububat Ticareti", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"Şark Demiryolları Tahvilatı", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Şark Demiryolları", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 6-7.
"Şâyân-ı Takdir Bir Eser-i Sanat", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Şehremanetinde Kadın Memurlar", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 7.
"Şeker Fabrikaları Hakkında", 1/43, (1 Mart 1332/1917), 8.
"Şeker Meselesi", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 8.
"Şeker", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 3-5.
"Şimendifer Güzergahındaki Yangınlar", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 7.
"Şirket Teşkili", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 7.
"Şirket-i Hayriye Hissedaranının İçtimaı", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz

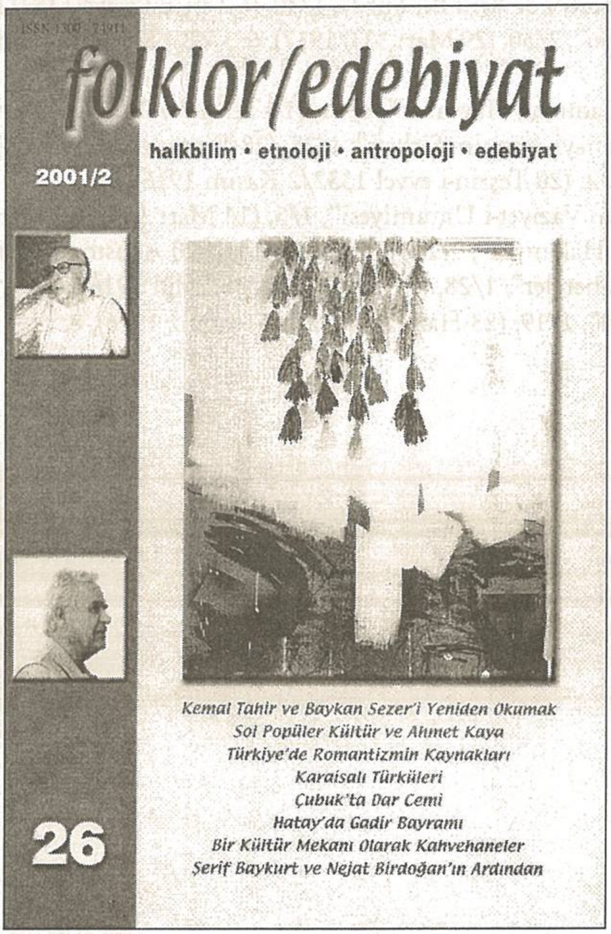
1916), 8.
"Şubat Ayı Zarfında İmtiyazı Fesholunan Madenler", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 7.
"Takas Odası", 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 7-8.
"Taltif", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Tashih", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Taş Ocağı Küşadına Ruhsat", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8.
"Tatbikat-ı Ziraiye", 3/69, (20 Kanun-i evvel/20 Aralık 1917), 8.
"Tayin", 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7; 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7; 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7; 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7; 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 6.
"Tecil-i Düyun-ı Kanuni", 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 7.
"Temettü Vergisi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 2-4.
"Teneke, Çuval ve Kanaviçenin Men-i İthali", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 7.
"Terakki Ticaret Türk Anonim Şirketi", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Teşebbüsat-ı Ziraiye", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Tetkik ve Tetebbu Komisyonu", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 8.
"Tetkikat-ı İklimiye Encümeni", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7-8.
"Tevhid-i Meskûkat Meselesi", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 8.
"Tevsi-i Ziraat İçin", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7.
"Teybisi Ameliyatı", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Ticaret Borsası Tesisi Teşebbüsü", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Ticaret Borsası", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 7.
"Ticaret Gece Dersleri", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Ticaret Layihaları", 2/53, (26 Nisan 333/1917), 3-5.
"Ticaret Mekteb-i Âlisinde Konferanslar", 1/42, (9 Şubat 1332/22 Şubat 1917), 8.
"Ticaret Odaları Teşkili", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 6.
"Ticaret ve İtibar-ı Umumi Bankası", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7-8.
"Ticaret ve Ziraat Nazırı Ahmet Nesimi Bey'in Seyahati", 1/8, (7 Nisan 1332/20 Nisan 1916), 8.
"Ticaret ve Ziraat Nezaretinde Yeni Teşkilat", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 8.
"Ticaret-i Berriye Kanunu Komisyonu", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 6.
"Ticaretimizi Koruyalım", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 8.
"Ticarette Ruh", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 5.
"Tiftik Keçilerinin İhracı", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Tohum Celbi İçin", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Tohum Talebi", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 5.

"Tohumluk Darı", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Tohumluk", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Tömbeki Mahsulü", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 4.
"Traktör Makineler", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Tröst", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Tuna Konferansı", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 6.
"Türk-Alman Ziraat Cemiyeti", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"Türkistan Pamuk Tohumu, 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 6.
"Türkiye ile Bulgaristan Arasında Zollverein", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 6.
"Türkiye Palamutçular Anonim Şirketi", 2/49, (15 Mart 1333/1917), 6-7.
"Türkiye Palamutçular Şirketi", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7.
"Türkiye-Almanya Münasebat-ı İktisadisi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 6.
"Türkiye'nin Siyaset-i İktisadiyesi ve Ahmet Nesimi Bey'in Islahat Programı", 1/ 17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 4-5.
"Türkiye-Romanya Ticaret Muahedesi", 1/16, (2 Haziran 1332/15 Haziran 1916), 8.
"Tütün İhracatı", 1/4, (7 Mart 1332/20 Mart 1916), 7.
"Tütün Mübayaat Şirketi", 1/1, (8 Şubat 1331/21 Şubat 1916), 10.
"Tütün Tohumu Talebi", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Tütün Tozları", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Tütün Zer'iyatı", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6.
"Tütün Zürra Bankası", 1/37, (15 Kanun-i evvel 1332/28 Aralık 1916), 7, 8.
"Ufaklık Meselesi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 7; 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 8.
"Union Bankası", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 7.
"Usul-i Sikke-i Osmaniyenin Tashih ve Islah Olunduğu 1260 Senesi Bidayetinden 1330 Senesi Gayesine Kadar Darb Olunan Altın Meskukat-ı Osmaniyenin Enva ve Müfredatını ve Hangi Nevi Altınlardan İmal Olunduğunu Mübeyyin Cetveldir", 1/14, (19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916), 6-7.
"Usul-i Sikke-i Osmaniye'nin Tashih ve Islah Olunduğu 260 Senesi Bidayetinden 330 Senesi Nihayetine Kadar Darp Olunan Gümüş Meskukatın Enva-i Müfrezatını ve Nelerden Tahvilen Darp Olunduğunu Mübeyyen Cetvel", 1/15, (26 Mayıs 1332/8 Haziran 1916), 6-7.
"Uşak'ta Yeni Bir Şirket", 2/58, (21 Haziran 333/1917), 8.
"Uşak'taki Elektrik Fabrikası", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"331 Senesi Zarfında Vücuda Getirilen İmalat-ı Nafıadan Umur-ı Miyahiyeye Ait Ameliyatın Umum İcmali", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 7.
"331 Senesi Zarfında Vücuda Getirilen Umur-ı Miyahiye ve İmalat-ı Nafıa

Keşfiyatının Umum İcmali", 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 7.
"333 Senesi Zarfında Darphane-i Amirede İmal ve İta Olunan Nişan ve Madalyalar", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 8.
"Üzüm Nakliyat Ücuratı", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 5.
"Vasati Avrupa Devletleri İktisadi Kongresi", 1/17, (9 Haziran 1332/22 Haziran 1916), 8.
"Vasati Avrupa İttihad-ı İktisadiyesi", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Vasati Avrupa Zirai İttihadı", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 8.
"Vilayat Sanayi Mektepleri", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8,
"Vilayatta Pirinç Zeri", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6-7.
"Vilayatta Yağmur", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Vilayatta Kışlık Ziraat", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7; 1/26, (25 Ağustos 1332/7 Eylül 1916), 6.
"Viyana Ticaret Müzesi'nde Balkanlar ve Şark Şubesi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Viyana'ya Banka Talebesi İzamı", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Viyana'ya Ticaret Talebesi İzamı", 2/61, (2 Ağustos 333/1917), 8.
"Wiener Bankverein", 1/7, (28 Mart 1332/10 Nisan 1916), 8.
"Yafa Portakalları", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Yağcılar Bankası", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 3-4.
"Yağmur Nüzulü", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Yaş Ağaç Kat-i Memnu", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.
"Yazlık Ziraat", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 8.
"Yeni Anonim Şirketler", 1/13, (12 Mayıs 1332/25 Mayıs 1916), 8.
"Yeni Bir Mecmua-i İktisadiye", 1/18, (16 Haziran 1332/29 Haziran 1916), 8.
"Yeni Bir Mektep", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Yeni Bir Müessese-i Sınaiye", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8,
"Yeni Bir Orman Mütehassısı Celbi", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 5.
"Yeni Bir Şirket Daha: İzmir Teshilat Şirketi", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7-8.
"Yeni Bir Şirket", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7.
"Yeni Bir Teşebbüs-i Milli: Dalgıç Şirketi", 1/40, (19 Kanun-i sani 1332/1 Şubat 1917), 7.
"Yeni Gümrük Tarifesi", 2/56, (24 Mayıs 333/1917), 6.
"Yeni Hilal Levazımat-ı Umumiye-i Beytiye Osmanlı Anonim Şirketi", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 7.
"Yeni Maden Nizamnamesi", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 3-4.
"Yeni Maden Nizamnamesi Hakkında Esbab-ı Mucibe Layihası", 2/44-48, (8 Mart

1333/1917), 13-17.
"Yeni Mahsul", 2/57, (7 Haziran 333/1917), 7; 3/64, (14 Eylül 333/1917), 6-8.
"Yeni Neşriyat", 2/55, (10 Mayıs 333/1917), 6.
"Yeni Tarifeler", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 2-3.
"Yeni Ticaret Anonim Şirket-i Osmaniyesi", 2/52, (19 Nisan 333/1917), 8; 2/54, (3 Mayıs 333/1917), 8.
"Yeni Ziraat Şubeleri", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Yüz Paralık ve Bir Kuruşluk Evrak-ı Nakdiye", 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8.
"Zahair-i Öşrıyeyi Ketm Edenler Hakkında", 3/65, (27 Eylül 1333/1917), 8.
"Zahire Mübadelesi", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Zebh Edilecek Hayvanat Hakkında", 1/33, (3 Teşrin-i sani 1332/16 Kasım 1916), 8.
"Zebhi Memnu Olan Hayvanat Hakkında", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Zebhi ve Füruhtu Memnu Olan Hayvanat", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 8.
"Zer'iyat Heyeti", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7.
"Zer'iyat İçin", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 6.
"Zer'iyat Raporları", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 7.
"Zer'iyat", 1/34, (10 Teşrin-i sani 1332/23 Kasım 1916), 7; 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 8,
"Zeytinler, Yağhaneler ve Fabrikalar", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Zeytinyağları Hakkında", 1/38, (29 Kanun-i evvel 1332/11 Ocak 1917), 8.
"Ziraat Ameliyat Mektepleri", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7.
"Ziraat Bankası", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 7; 1/22, (21 Temmuz 1332/3 Ağustos 1916), 7.
"Ziraat Bankasının Yeni Nizamnamesi Münasebetiyle", 2/60, (26Temmuz 333/1917), 2-5.
"Ziraat Hususundaki Dertlerimiz", 1/10, (21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916), 4-6.
"Ziraat İstatistiği", 1/31, (13 Teşrin-i evvel 1332/26 Ekim 1916), 7-8.
"Ziraat İşleri", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 5-6; 2/58, (21 Haziran 333/1917), 7.
"Ziraat Makineleri", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7; 1/29, (21 Eylül 1332/4 Ekim 1916), 8; 1/36, (1 Kanun-i evvel 1332/14 Aralık 1916), 7-8.
"Ziraat Makinesi Celbi", 1/25, (18 Ağustos 1332/31 Ağustos 1916), 7.
"Ziraat Mektepleri", 1/41, (26 Kanun-i sani 1332/8 Şubat 1917), 7.
"Ziraat Müdür-i Umumisi", 1/20, (30 Haziran 1332/13 Temmuz 1916), 8.
"Ziraat Müfettişleri", 1/35, (24 Teşrin-i sani 1332/7 Aralık 1916), 7.
"Ziraat Müzesi", 1/27, (1 Eylül 1332/14 Eylül 1916), 7.

"Ziraat Nezareti'nde Yeni Bir Şube", 1/30, (6 Teşrin-i evvel 1332/19 Ekim 1916), 5.
"Ziraat Sergisi", 2/50, (29 Mart 333/1917), 6; 3/68, (22 Teşrin-i sani 1333/22 Kasım 1917), 8.
"Ziraat ve Damızlık Hayvanat", 1/21, (14 Temmuz 1332/27 Temmuz 1916), 7.
"Ziraat ve Sanayi Anonim Şirketi", 1/23, (28 Temmuz 1332/10 Ağustos 1916), 4-5.
"Ziraat", 1/32, (20 Teşrin-i evvel 1332/2 Kasım 1916), 7.
"Ziraatımızın Vaziyet-i Umumiyesi", 1/5, (14 Mart 1332/27 Mart 1916), 5-7.
"Ziraatimiz Hakkında", 1/24, (7 Ağustos 1332/20 Ağustos 1916), 7.
"Zirai Muhabereler", 1/28, (15 Eylül 1332/28 Eylül 1916), 4.
"Zirai Tahsil", 1/19, (23 Haziran 1332/6 Temmuz 1916), 8.



Kemal Tahir ve Baykan Sezer'i Yeniden Okumak

Sol Popüler Kültür ve Ahmet Kaya

Türkiye'de Romantizmin Kaynakları

Çıktı!..

Karaisalı Türküleri

Çubuk'ta Dar Cemi

Hatay'da Gadir Bayramı

Bir Kültür Mekanı Olarak Kahvehaneler

Şerif Baykurt ve Nejat Birdoğan'ın Ardından

Kent Tarihi Çalışmaları Üzerine Bazı Düşünceler

Mehmet SARIOĞLU*

Günümüzde tarihi kralların, kahramanların, önderlerin yaptığına kimse inanmıyor artık. Tarih bir bilim olabilmek için insanın, çoğunluğun yaşamını düzenlilikleriyle anlayıp, açıklamak durumundadır. Belki de tarihi yapan ana etken, bireysel ve benzersiz olgular değil, tersine yinelenen, düzenlilikler gösteren olaylardır. (Carr-Fontana; 1992, s.7)

Tarihin ana konusu diğer toplumbilimlerinin konularıyla aynıdır. Bu, insanların toplum içindeki davranışları, hareketleridir. Ana ayırdedici özelliği ise tarihin geçmişteki toplumsal ilişkileri araştırmasıdır. Bilim olarak tarih, diğer toplumbilimlerinin bugünkü toplumsal sorunları incelerken kullandıkları yöntemlerden çok şey öğrenmiştir.

Tarih biliminin esas işini ve amacını oluşturan "geçmişin anlaşılması" bugünün ve geleceğin de daha iyi anlaşılmasını sağlar. Tarih, insanların toplumsal yaşam içindeki kavgaları ve ilerlemeleriyle ilgilenir, böylece içinde yaşadıkları dünyayı anlamalarında ve onlara geleceği kurmalarında yardımcı olur. O halde tarih, süreç içerisinde başrolü kimin oynadığı sorusuyla da bağlantılı olarak az sayıda kişilerden topluluk olarak insanların yaptıkları hareketlere doğru bir açılım sağlamış durumdadır. Bundan dolayı "büyük kişiliklerin tarihi"nin karşısına çıkan tarih kendisini "toplumsal tarih" olarak nitelemektedir.

Toplumsal tarih anlayışında başrolü toplum içinde insan oynar. Devlet adamları, kahramanlar ve dahiler de, ama işçiler, çiftçiler ve yoksullar da içinde olmak üzere

* Kocaeli Üniversitesi, Eğitim Fakültesi öğretim üyesi.

bir bütün olarak insanlardır sözkonusu olan. Bireylerin ve üyesi oldukları toplumsal kümelerin tümü aktördürler. Bu yüzden bu yeni tarihin amacı insanların büyük çoğunluğunu ilgilendiren, onların yaşamına damgasını vuran ve yazgılarını belirleyen şeyi yapmak olmalıdır.

Carr'a göre, bugün, geçersiz ve anlamdan yoksun bir tarihin yıkıntılarından yola çıkıp,yeni bir tarih tasarımın genel çizgilerine ulaşmış bulunuyoruz. Bu yeni tarihin eskisiyle ortaklaşa pek bir şeyi yoktur. Bu yeni tarih geçmişin değil, insanların bilimi olacaktır. Burada araştırma konusu insan toplumları, toplu yaşamları içinde insanlardır. Tarih her ne kadar teker teker siyaset, ekonomi, kültür... gibi alan ve konularla ilgilenirse de siyasal tarih, ekonomi tarihi ya da kültür tarihi gibi ayrı ayrı tarihler değil, tersine yalnızca insan tarihi vardır. Tarihin görevi bir bütünlük oluşturan bu tablonun parçalarını bir araya getirmek, parçaların gerçek anlamlarına kavuşmasını sağlamaktır. (Carr-Fontana; 1992, s.118)

Bu yeni tarih tasarımına göre tarihin akışını rastlantılar belirlemez. Mesela her devlette, onun doğuşuna, varlığını sürdürmesine ve yıkılışına yol açan genel nitelikte maddi ve manevi nedenler vardır. Bu rastlantılar bu nedenlere bağımlıdır. Yine günlük yaşamda olsun, tarihsel süreç içinde olsun hiçbir önemli olay bir tek nedenin sonucu değildir. Değişik düzeylerde birçok faktörün bulunması olasıdır. Araştırmacı kendisine önemli görünen nedenleri rastlantısal ve önemsiz nedenlerden ayırdetmelidir.

Tarihi olaylar mutlaka bir coğrafi ya da beşeri mekanda gelişirler. Bu mekan ise bir caddedir, mahalledir, şehirdir veya bir ülkedir. Böyle olmasına rağmen çoğu kez insan-mekan ilişkisinin geri plana itildiği ve olayların geçtiği tarihsel mekanların olayların geçtiği bir dekor düzeyine indirgendiği görülüyor. Oysa insanla yaşadığı mekan arasında çift yönlü bir etkileşim bulunmaktadır. İnsan yaşadığı mekanı biçimlendirirken çoğu kereler mekan ya da coğrafya da insanı belirleyebilmektedir. Ülkemiz tarihçiliğinin bugün eksik yönlerinden birisi de mekan bilgisinin yetersizliğidir. Buradan hareketle insan-mekan ilişkileri tarihçilerin üzerinde daha fazla eğilmesi gereken bir olgu olarak görünmektedir.[1]

Ülkemizde önümüzdeki dönemde kentler Türkiye'nin kaderini çizecektir. Kültür değerlerini, ekonomiyi ve siyaseti kentler belirleyecektir. Gerçekten de tarih dediğimiz yazı ile başlamaktadır ve kent-kentli tarihin kayıt konusu olan bir gruptur. Bir anlamda köylülük tarih dışında kalan bir unsurdur. Kentin kırsal bölgeye nazaran tek farkı tarihin bizatihi kentte cereyan etmesidir.

Kenti kent olmayan mekanlardan ayıran en önemli özellik kentin içindeki kurumlardır, adliyedir, anıtlardır, arşivlerdir, büyük dini yapılardır. Bunların ise

1 *Kent Tarihçiliği*, İstanbul 5-6 Mart 1994 (Sempozyum), İstanbul, 1994, Toplu Konut İdaresi- Tarih Vakfı, s. 3.

kurumsal yapılar olduğu kesindir. Bu kurumlar kentin tarihsel süreç içinde fiziki gelişmesinde motor rolü oynayan öğelerdir. O halde kent bir yerdir, ama ondan öteye bir şeydir. Belki de Pirenne'nin dediği gibi şehir, sermaye ve özgürlük birbirinden ayrılmaz üç öğedir. (Pirenne; 1982, s. 154) Ve tarihin itici gücü hep şehirler olagelmiştir.

İngiltere'de Leicester Üniversitesi'nde 1960'lı yıllarda kent tarihi çalışmaları yapan H. J. Dyos'a göre kent, görsel olarak algılanabilen, işitilebilen, hissedilebilen, koklanan, gerçek, anlaşılır ve kavranabilir fiziksel ve sosyal bir kütledir. (Aktüre; 1996, s. 18) Bu tanımlama bizi "Kentlerin Kimliği" olgusuna götürmektedir. Gerçekten de yaşayan, nefes alan varlıklar olarak kentlerin de bir kimliği bulunmaktadır. Bu bakımdan bir ticaret şehrinden, bir sanayi şehrinden, bir siyasi şehirden, belki de bir eğlence şehrinden söz edilebilmektedir. Kılıçbay, şehirlerle kentleri birbirinden ayrı görmektedir. Bina yığılmaları ve daha çok insan kalabalığı olarak algıladığı kentlere erkeksi bir anlam yüklerken şehirlerde dişil bir imge sezmektedir. O'na göre uygarlık da kadınsı (üretken) bir şeydir ve şehirlerle yakından ilgilidir. (Kılıçbay; 1993, s. 11-12)

Ülkemizde kent tarihi çalışmaları her geçen gün artmaktadır. 1979 yılından itibaren ODTÜ'de Prof. İlhan Tekeli ve Prof. Sevgi Aktüre'nin önderliğinde kurulan kent tarihi çalışma gruplarının araştırmalarına kent planlama, mimarlık, tarih, sanat tarihi ve arkeoloji kökenli bir çok bilim adamı katılmış, gerçekten önemli eserler ortaya koymuşlardır.[2] Öte yandan 1990'lardan başlayarak Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı'nın çalışmaları dikkati çekmektedir. Vakfın İstanbul Dergisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Toplumsal Tarih Dergisi kent tarihleri için başlı başına önemli çalışmalardır. Vakıf tarafından 5-6 Mart 1994 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen Kent Tarihleri Atölyesi ise bu alanda ciddi bir dönüm noktası olarak nitelendirilebilir.[3] Bununla beraber Özdemir'in (Özdemir; 1986), Atay'ın (Atay; 1978), Batur'un (Batur; 1994), Baykara'nın (Baykara; 1985), Yediyıldız'ın (Yediyıldız; 1985), Beygu'nun (Beygu; 1992), Cezar'ın (Cezar; 1977), Çelik'in (Çelik; 1986), Eldem'in (Eldem; 1982), Ergenç'in (Ergenç; 1995), Faroqhi'nin (Faroqhi; 1993), İlter'in (İlter; 1992), Keyder'in (Keyder; 1994), Kılıçaslan'ın (Kılıçaslan; 1981), Konyalı'nın (Konyalı; 1974), Mantran'ın (Mantran; 1986) monografik çalışmaları kent tarihi araştırmalarına ışık tutan önemli eserlerdir.

Kent tarihi yazımında belki de sorulacak ilk soru "Biz bu kentin nesini bilmek istiyoruz?" olmalıdır. Buna göre bir plan yapılmalı, kaynaklar saptanmalıdır. Kent tarihinin konuları o kadar geniştir ki, önce konuyu belirleyip sonra malzemeyi

2 *Tarih İçinde Ankara* (1984); *Çorum Tarihi* (1985); *Tarih İçinde Muğla* (1993).

3 Atölye çalışmalarına paralel olarak ortaya konan *Türkiye Kent Araştırmaları Bibliyografyası* da bu alanda önemli bir boşluğu doldurmaktadır.

bulmak gerekir. (Kent Tarihçiliği; 1994, s. 122) Demek ki, malzemenin, kaynağın ne olduğu ne istediğimize göre değişmektedir. Konu kendi malzemesini yaratmaktadır.

Kent tarihinin kaynakları çok çeşitlidir. Bunlardan eski Osmanlı kentleri için Şer'iyye Sicilleri, Tahrir Defterleri, Cizye Defterleri, Temettuât Defterleri, Vakfiyeler, Vekayinameler, Tapu Kayıtları, Menâkıbnameler, Salnameler, Şuara Tezkireleri ve Seyahatnameler özel bir öneme sahiptirler. Ancak vergi kayıtları, belediyelerin verdikleri hizmetlere dair belgeler, faturalar, Belediye Meclisi Tutanakları ve bazı demografik malzeme de önemlidir. Kent tarihi araştırmacıları imar planları, şemalar, haritalar, liman kayıtları, terekeler, aile tarihleri, yer adları, sokak, mahalle adları, kilise, üniversite ve hastane kayıtlarıyla kamu kuruluşlarının günlük hizmetleriyle ilgili olup arşivlerde saklanan belge koleksiyonlarından da yararlanmalıdırlar.

Bir başka grup kaynak da gazeteler, özel tarihler, biyografiler, hatıratlar, resimler, duvar resimleri, gravürler, fotoğraflar, filmler, kartlar, pullar, damgalar, paralar, armalar ve madalyalardır.

Kuşkusuz kent tarihlerinin büyük bir öneme sahip malzemeleri mimari eserlerdir. Mimari eserler binalardır, dini yapılardır, köprüler, üniversiteler, hastaneler, hanlar, kaleler, mezar taşları, çeşmeler, şadırvanlardır, hamamlardır, eski sinemalardır. Hepsi de üzerinde taşıdığı mimari, estetik ve sosyolojik değerleriyle kent tarihlerine ışık tutarlar. Folklorik malzemeler de önemlidir. Araştırmacılar bazen bir deyişten, maniden, türküden ya da etnik bir topluluğun düğün, cenaze ya da bir başka geleneksel davranışından önemli bilgiler elde edebilirler.

Son 50-60 yılın kentlerini ve değişmelerini araştıran kent tarihçileri için sözel kaynaklar da önemli olabilmektedir. Ancak elde edilen sözel bilgi bir karşılaştırma ve eleştiri süzgecinden geçirildikten sonra kullanılmalıdır.

Ünlü tarihçi Lucien Febvr'e göre "Kuşkusuz tarih yazılı belgelerle yapılır. Ama yazılı belgeler yoksa, onlarsız da yapılabilir ve yapılmalıdır. Balı alınacak her zamanki çiçeklerin yokluğunda, tarihçinin zengin buluşları içinde ne varsa hepsi kullanılarak yapılmalıdır. Sözlerle de tarih yapılabilir. Resimlerle de. Toprak parçasıyla da, çatı kiremitleriyle de. Tarla biçimleri ve yaban otlarla da. Ay tutulmasıyla da, at yularıyla da. Jeologların uzmanca taş-kanıtlarıyla da, kimyacının kılıçların madeni üzerinde yaptığı araştırmalarla da. Bir sözcükle; insandan kalma, insana bağlı olan, insana yarayan, insanın dile getirdiği ve onun varlığını, uğraşlarını, zevklerini ve yaşam biçimlerini anlatan ne varsa, bunların hepsiyle tarih yapılabilir ve yapılmalıdır." (Carr-Fontana; 1992, s.39)

Tarihçi, geçmişten kalan belgelere, kanıtlara dayanarak dil aracılığıyla geçmişi yeniden kurmaktadır. Kaynaklar biz onlara soru sordukça konuşmaya başlarlar. Aksi takdirde yüzyıllara meydan okuyan sessizliklerini bozmazlar. Braudel'e göre

tarihi düşüncenin temelinde eleştiri yatmaktadır. Ancak bu meslek, sabır gerektiren, yorucu ve zor bir uğraştır. (Özbaran; 1992, s.12) Bu bakımdan tarih, tarihçi ile olaylar arasında sürekli bir iletişim, günümüz ile geçmiş arasında bitmeyen bir diyalogdur. (Carr; 1980, s.41)

Kent tarihçiliği alanı tarihçiliğin belki de en zor çalışma alanlarından birisidir. Halil İnalcık'a göre kent tarihi yaparken önce o kentin bir "ground plan"ını çıkartmak gerekir. Sosyal yapı, sosyal değişiklikler, şehrin ticari fonksiyonu, askeri fonksiyonu, yani bütün bu tarihi veriler, olgular şehrin fiziksel yapısını tayin etmektedir. Ancak biz bu yapıyı bulsak bile yeterli değildir. Bu yapıyı tayin eden şartları araştırmak zorunluluğu vardır. Fiziksel yapı ile sosyal yapı birbirinden ayrılmaz. Fiziksel yapı sosyal yapıya tesir ettiği gibi, daha çok belki sosyal yapı fiziksel yapıyı tayin etmektedir.

İngiltere'de Dyos Kent Tarihi Grubu'nun yöntem açısından yaklaşımı sosyal, ekonomik ve mekansal süreçlerin karşılıklı ilişkilerini karşılaştırmalı bir biçimde ele almak, kentsel değişim olgusunu nitel ve nicel boyutlarıyla vurgulamaktı. (Aktüre; 1996, s. 18) Bu açıdan bakıldığında kentle birey arasındaki ilişkiler, kentsel davranışın kırsal davranıştan farklılaşması ve sosyal, kültürel ve ekonomik yapının değişme süreçleri ve değişme parametreleri önem kazanmaktadır.

Kent tarihi araştırmaları uzun ve zorlu bir uğraş olmalarının yanında bir çok disiplinin ortak çalışmalarını gerektiren bir alandır. Öyle ki, mekanın bilgisi ve iklimi için coğrafyadan, burada yaşayan insanların ekonomik faaliyetleri için ekonomiden, toplumsal kurumları, grupları ve değişmeleri, kültürler arasındaki ilişkileri öğrenmek için sosyoloji, antropoloji ve etnolojiden yardım istemek zorundayız. Kültür katmanları ve mimari varlık için arkeoloji, mimarlık ve sanat tarihi uzmanları yardıma koşacaklardır. İskan ve yerleşme açısından şehir plancılarının titiz çalışmalarına ihtiyaç duyulacaktır. Yer adları, sokak, cadde, mahalle vs. isimleri için toponimi bilgisine, kitabeler üzerindeki yazıları değerlendirebilmek için epigrafyaya, çeşitli dönemlendirmeler ve zamandizinsel çalışmalar için de kronolojiye başvurmak zorundayız. Öte yandan paleografya, filoloji, nümizmatik ve diplomatik de her an yardımına ihtiyaç duyulacak alanlar olacaktır. Ancak hemen aklımıza geliveren bu disiplinlerin çalışmalarından elde edilecek verileri birleştirecek olanlar da tarihçiler olmalıdır. Aksi halde yaptığımız iş, şehircilik, sosyoloji ya da iktisatçılık olacak fakat tarihçilik olmayacaktır. (Kent Tarihçiliği; 1994, s. 115)

Kent tarihi alanının en önemli sorularından birisi de bir kentin ne olduğudur. Günümüz sayımcısı için kenti tanımlamak oldukça kolaydır. Belli bir sayının üstünde insan barındıran yerleşimler kent olarak kabul edilmektedir. Ancak, mesela 16. ve 17. yüzyıllara ilişkin sınırların belirlenmesi çok daha güçtür. (Faroqhi; 1993,

s. 12) Nüfusu oldukça sınırlı olan kentler ticari ve idari işlevler üstlenmiş olabilmektedir. Bu yüzden zamanımızın kente dair tanımlama değerleriyle tarihi kentlerin sınırlarının çizilmesi mümkün görünmemektedir.

Kent tarihleri bir parçası oldukları siyasi, ekonomik ve sosyal sistemlerin tarihlerinden ayrılmazlar. Zira kent formunu, kentin bağlı bulunduğu sosyal sistemlerin gelişme düzeyi ve teknoloji durumu belirler. Bu yüzden bu alanda çalışanlar kır ile kent arasındaki ilişkileri, kentlerin birbirleri ile olan ilişkilerini ve çevrelerindeki daha geniş ekonomik, sosyal ve siyasal yapılar içindeki durumlarını açıklamaya çalışmalıdırlar. Faroqhi'ye göre Anadolu kentleri harita üzerinde ilgi çekici bir dağılım tablosu çizerler. Hiçbir kentin kırsal çevre ile bölgedeki kentlerden kopuk olmadığı görülür. (Faroqhi; 1993, s. 14, harita 1)

Kent tarihi çalışma alanında bir kente ait çeşitli kaynakları elde etmek çoğu kez yeterli olmayabilir. Araştırılan kente mutlaka gidilmeli, yerinde incelemeler yapılmalıdır. Kent tarihçisi araştırdığı kentin sokaklarında dolaşmalı, kentin havasını, kokusunu hissetmeli, çarşılarında alışveriş yapmalı, mümkünse bir süre orada yaşamalıdır. Bunları yaptığı ölçüde çalışmasındaki eksiklikleri daha kolay tamamlayabilecek, belki mahallinde bir çok aydınlatıcı efsaneyi, öyküyü dinleyecek ve bunları değerlendirebilecektir. Aksi halde araştırmacı bir şeylerin eksik kaldığı duygusundan kurtulamayacaktır.

Kentlerin gelişen, büyüyen, hissedilebilen yani yaşayan varlıklar olduğu söylenmektedir. Bu yüzden her kentin bir kimliğinden söz edilebilir. Batı literatüründe "Personality of towns and cities" yani kent kimliği denilen bu olgu ülkemizde ilk kez 1990 yılında vurgulanmıştır.[4] İlhan Tekeli bir kentin kimliğinin nasıl tespit edileceği konusuna eğilmiştir. O'na göre bu olguya uyum içinde bir toplum modeli yaklaşımı ile ulaşmak mümkün değildir. Mesele çatışma içinde bir toplum modelinden bakılarak anlaşılabilir. Acaba kent hangi konularda çatışmaya girmektedir ve o çatışma içinde bütünlüklerini sergilediği örnekler var mıdır diye bakılmalıdır. Tekeli'nin bu yaklaşımı Ankara'nın başkent kimliği ile gelişmesinde iyi bir örnek olarak ortaya çıkmaktadır. O'na göre cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'nın genellikle mülk sahiplerinden oluşan bir eski halkı ile bürokratlardan oluşan yeni halkı vardır. Yeni Ankaralılar ile eski Ankaralıların çıkarları kentin büyüme süreci içinde çelişme halinde olmuştur. (Tekeli; 1982, s. 55)

Ülkemizde kent tarihi çalışmalarının artması hem tarihle coğrafya bilimleri arasındaki diyalogu artıracak ve kent coğrafyası ile kentsel arkeoloji sahalarının ön plana çıkmasını sağlayacak, hem de toplum bilimleri arasında genel bir tartışma

4 *Antalya Kale Kapısı Kentsel Tasarım ve Çevre Düzenlemesi Proje Yarışması Şartnamesi* 1990, VI. Bölüm: İlhan Tekeli, "Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler", s. 111-119; Bozkurt Güvenç, "Kentlerin Kimliği ve Antalya Örneği Üzerine Notlar, Öneriler, Örnekler", s. 120-122.

düzeyinin yükselmesine olumlu katkılarda bulunacaktır. Ancak kent tarih alanı için sistematize edilmiş metodolojik çalışmaların çok az olması belli bir sıkıntıyı da beraberinde getirmektedir. Bununla beraber Osmanlı kentlerini çalışacak araştırmacıların daha dikkatli olmaları gerekmektedir. Osmanlı Devleti İslam kültür çevresinin bir gerçeğidir. Dolayısıyla Osmanlı dönemi kentlerini incelerken Batı kültür çevresinin yerleşim alanları için geliştirdiği kuramsal açıklamaların ne ölçüde geçerli olabileceği tartışılmalıdır. (Kent Tarihçiliği; 1994, s. 126)

Kent tarihi alanı bir anlamda günlük yaşamdan bir tarih çıkarmaktır. Oluşumsal tarih bizzat fiziksel varlıkta (mekanda) temellenmekte ve tarihçi -tarihin bütün alanlarında olduğu gibi- tarihi yeniden inşa etmektedir. "Ancak hızlı değişen, bizatihi değişmelerinden ve gösterilerinden ötürü ilginç olan bir tarih ile, nispeten sessiz, kesinlikle ketum, tanıkları ve aktörleri tarafından hemen hemen hiç kuşku duyulmayan ve zamanın inatçı kemirmesine karşı dişe diş direnen gizil bir tarihi, aynı anda, şu veya bu şekilde kavramak mümkün müdür?"[5] Memleketimizdeki nüfus artışı ve göçler şehirlerimizin her geçen gün değişimlerini hızlandıran gelişmelerdir. Çıkarcı düşünceler ve yeni bir antika anlayışı kent tarihinin kaynaklarını her geçen gün yok etmektedir. Kentlerin, caddelerin, sokakların, meydanların isimleri siyasi veya modernist endişelerle değiştirilmekte, eski binaların yerini büyük beton yığınları almakta, eski kentlerimizi tanımamıza yarayan gravürler, minyatürler, resimler, haritalar, fotoğraflar, tarihi binalardan sökülen kapılar, çerçeveler, hatta tavanlar alınıp satılmaktadır. Dolayısıyla hem eski kentlerimizin imgesi, hem de belleği diyebileceğimiz unsurlar yok olup gitmektedir. Bir zamanlar Santayana'nın "Eğer tarihi öğrenmezsek onu tekrar tekrar yaşamak zorunda kalırız" uyarısına Alvin Tofler cevap vermiş; buna katıldığını, ancak geleceği değiştirmezsek ona katlanmak zorunda kalacağımızı söylemişti. Biz de kent tarihinin kaynakları konusunda hemen bir şeyler yapmazsak sonuçlarına katlanmak zorunda kalacağız.

Kentleri her zaman terkedip giden insanlar olmayabilir. Bazen terkeden kentler olabilmekte, insanları yalnız bırakabilmektedir. Yangınlar, seller, bazen depremler, hatta yılların yıpratıcı etkileri binaları, hanları, anıtların görünüşünü değiştirmekte, kent tarihinin yazılı ya da görsel malzemelerini yok etmektedir. Göçler, sanayileşme, nüfus artışı, hızlı şehirleşme nedeniyle tarihi kentlerimiz eski görünümlerini kaybetmekte, yeni bir yüzle karşımıza çıkabilmektedir. Memleketimizde kentsel arkeolojinin yeni yeni gelişmekte olması da kent tarihi araştırmacılarını kısıtlamaktadır. (Faroqhi; 1993, s. 30)

Kent tarihi çalışmaları bütüncül tarih alanlarıdırlar. Bir kenti sadece tarihçinin araştırması mümkün görünmemektedir. Bu yüzden insanla uğraşan bütün bilimler

5 F. Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, çev: M. Ali Kılıçbay, İstanbul, Eren Yay., 1989, s. xxi.

yardıma koşmalıdır. Diğer yandan kentler meydanları, sokakları, mahalleleri, binaları, anıtları, çarşıları, ekonomik-siyasi faaliyetleriyle bir bütünlük arz ederler. Bu bütünsel varlığı araştırmak hiç de kolay bir uğraş alanı değildir. O halde bir kenti araştırırken nasıl bir yöntem izlenmelidir? Küçük çocukların pek sevdiği bir tür yap-boz oyunu vardır. Bu oyunda üzerinde küçük kesitlerin bulunduğu parçalar birleştirilmekte ve sonunda bir resim ortaya çıkmaktadır. Acaba kent tarihi çalışmalarında yap-boz oyunundaki yöntem, yani parçadan bütüne metodu kullanılabilir mi? Bir kentin mahalleleri, sokakları, binaları, dini ya da sosyal kurumları, meydanları, parkları veya çarşıları bir bütünsellik arz eden kentlerin/ yap-bozdaki resmin parçaları olarak düşünülebilir mi? Neden olmasın? Parçaların diğer parçalarla ve sözünü ettiğimiz bütünsellikle doğrudan ilişkili olduğu ortadadır. O halde uygulanacak yöntem tümevarım yöntemi olacaktır. Bu yöntemde tek tek parçalar üzerinde çalışılacak ancak parçaların birbirleriyle ve bütünle ilişkileri hiçbir zaman ihmal edilmeyecektir. Çünkü parçalar/kesitler ancak bütünle ilişkileri içinde anlamlıdır.

Orhan Silier'e göre onlarca semt tarihi, aile tarihi, sokak tarihi yapılmalıdır. Bu araştırmalar kent tarihi çalışmalarının altyapısını oluşturacaktır.[6] Gerçekten de şimdiye kadar kent tarihinin parçaları, ya da mikro tarih diyebileceğimiz alanlar üzerinde yeterince çalışılmamıştır.

Kent tarihi çalışmalarını ancak kentlerin dünden bugüne değişimlerini, belki de ilginç maceralarını merak eden araştırmacılar yapmalıdır. Gerçekten de bu çalışma büyük bir ilgiyle beslenmediği sürece bir şeylerin eksikliği kendisini hissettirecektir. Bir kentin çok eski bir gravüründen, eski bir kitabeden ya da eski bir camiden heyecan duymayan bir insanın kent tarihi çalışmasını yürütmesini beklemek hayalcilik olacaktır.

Bir kent her şeyden önce bir yerleşim yeridir, insanların büyük kalabalıklar halinde bir arada yaşadığı bir mekandır. Ancak bunun yanında bir kent büyük bir organizasyondur, müesseseler, ilişkiler ağıdır. Müesseseler denince, hemen aklımıza şehrin yönetimi ve devlet yönetimiyle ilgili kurumlar gelir. Bunlar kentin bir bakıma siyasi ilişkilerini yansıtır. Araştırdığımız kenti kimler yönetmişlerdir? Yöneticiler hangi işlerle uğraşırlar, bunlar devlet yönetimine hangi şekilde bağlıdır? Gibi sorulara cevap aranmalıdır. Bir kentin yöneticisi bazen bir vali, kaymakam, sancak beyi, bazen de kadı olabilmektedir. Siyasi iktidarı temsil eden bu güçlerin kentin yönetilenleriyle -halkıyla- nasıl bir ilişkisi olmuştur? Bunların sorgulanması gerekir.

Bir kentin ikinci olarak iktisadi teşekküllerine eğilmek gerekir. Bu kentte hangi üretim süreçleri yaşanmıştır? Fabrikalar, atölyeler veya tezgahlarda neler üretilmiştir? Bu kentte ticaret yaygın bir uğraşı alanı olmuş mudur? Kent ticaret yolları üzerinde

6 *Kent Tarihçiliği*, s. 18.

mi kurulmuştur? Neler alınır veya satılır? İktisadi faaliyetlerin genel görünümü nasıl ortaya çıkarılmalıdır? Öte yandan bu kentin halkını hangi kaynaklar beslemektedir? Kentin çevresindeki tarımsal faaliyetler neler olabilir?

Üçüncü olarak araştırılan kentin insanlarına, onların gündelik hayatlarına bakılmalıdır. Bu kentte kimler yaşamıştır? Söz konusu olan tek bir etnik topluluk mudur, yoksa farklı milletlerden cemaatler bir arada mı yaşamışlardır? Dinsel inanç açısından durum nasıldır? Tek bir dini inanç mı hakimdir, yoksa farklı dinler-mezhepler geçerli midir? Mesela kentin bir yerinde hemen gözümüze çarpan bir kilise yeni yapılmamışsa bu yerleşim yerinde bir zamanlar bir Hıristiyan topluluğunun yaşadığını göstermektedir. Öte yandan eski bir yerleşim yerinde bir ulu caminin yeri ve büyüklüğü bize ilginç bilgiler verebilir. Bazen eski kentleri araştırırken camilerin sayısından ve içine kaç kişi aldıklarından yola çıkılarak o yerin nüfusu hakkında bazı tahminlere ulaşmak mümkündür. Ancak bu tahminlere şüpheyle yaklaşılmalıdır.

Bir kentin sakinleri mahalleler halinde yerleşmişlerdir. Göçlerle beslenen kentlerde bu mahallelerde oturanların etnik, dini veya mesleki kimlikleri belirginleşmektedir. Bu yüzden kentlerde Rum mahalleleri, Yahudi mahalleleri veya Erzurum, Çorum, Sivas mahalleleri ortaya çıkabilmektedir. Bir çok topluluğun veya aşiretin yerleştikleri yerlere kendi sülalelerinin ya da boylarının ismini vermesi nedeniyle demografi, özellikle de toponimi ve onomastik bilim dallarına daha fazla eğilmek gerekir. Bunun yanında aynı meslek veya iktisadi faaliyetler de yerleşmede belirleyici rol oynayabilmektedir. Böylece demirciler, marangozlar, çıkrıkçılar veya başka meslek erbabı belli yerlerde kümelenebilmektedir. Bu durum çoğu kereler bazı cadde veya sokaklara bu meslekle ilgili isim verilmesine sebep olurlar. Eski Osmanlı kentlerinde bir çok kazancı sokağına veya demirci çarşısına rastlanması belki de bu yüzdendir. (Faroqhi; 1993, s. 40)

Yüksek bir yerden bakıldığında bir kentin genel bir görünümünü algılarız. Bu bir bütünlüktür. Bu bütünlük içinde önce meydanları fark ederiz. Meydanlar bir kentin kimliğinde önemli yer tutarlar. Her şeyden önce işlevseldirler, toplanma yerleridirler. Çoğu kereler insanların nefes aldıkları, piyasa yaptıkları alanlardır. Oysa bir kentin tarihinde meydanlar da kendi geçmişleriyle yer alırlar. Mesela İstanbul'daki Ok Meydanı çok enteresan geçmişiyle tarihin derinliklerinden bize seslenir. Öte yandan Ankara'da adını meşhur Taşhan binasından alan Taşhan Meydanı (Sarıoğlu; 1995, s. 185-192) siyasi değişmelerden etkilenerek önce Hakimiyet-i Milliye, son olarak da Ulus Meydanı adını alacaktır.

Genel perspektif içinde dikkatimizi çeken bir diğer unsur bir kentin ana damarları diyebileceğimiz büyük caddeleridir. Bunlar kentin mahallelerini birbirinden ayırmakla kalmaz ulaşımın, ticari hareketliliğin, bazen de siyasi

gelişmelerin yönünü de gösterirler. (Sarıoğlu; 1999, s. 49-54) Bulvarlardan ya da ana caddelerden daha kısa ve dar caddelere, sonra sokaklara geçilir. Bir kentin tarihi seyri içinde ana caddelerin yerleri tesadüfi olmasa gerektir.

Bir kent her şeyden önce bir binalar topluluğudur. Binalar en çok konut olarak kullanılan yapılardır. Binalar aynı zamanda camiler, kiliseler, havralar, mescitler, sinagoglar, fabrikalar, hastaneler, okullar, hamamlar, kütüphaneler, hanlar, bedestenler, kapalı çarşılar, tersaneler, türbeler, çeşmeler, şadırvanlar, garlar veya müzelerdir. Bu binaları ticari yapılar, dini yapılar, sosyal yapılar olarak sınıflandırmak mümkündür.

Binalar kent denilen bütünlüğün -belki de sözünü ettiğimiz tablonun önemli parçalarıdır. Kent tarihi alanını besleyebilmek, altyapısını kurmak amacıyla bol bol bina tarihleri çalışmak gereklidir. Bina tarihi yapmak, belki de tarihe binanın gözünden bakmak, biraz da yapının tanıklığına başvurmak demektir. Ancak burada da bazı sorulara cevaplar aranmalıdır. Araştırdığımız bina konut olarak mı kullanılmıştır, yoksa siyasi, iktisadi veya dini bir müesseseye mi ev sahipliği yapmıştır? Bina hangi tarihte yapılmıştır, bir tapusu var mıdır, yapımında hangi malzemeler kullanılmıştır, binayı yapan ustalar bilinmekte midir, hangi mimari üslup kullanılmıştır ve bina, tarihi seyir içinde hangi değişimleri yaşamıştır? Kuşkusuz bunları da içinde alacak şekilde incelenen binanın kentin neresinde olduğu ve hangi siyasi, iktisadi veya sosyal ilişkilerin ortasında bulunduğu araştırılmalıdır.

SONUÇ:

Bugün insanlığın ulaştığı tarih tasarımı, kendisini geçmişin bilimi olarak değil, tarihin derinliklerinden bugüne ulaşan ve geleceğe uzanan insanın bilimi olarak tanımlamaktadır. Toplumsal tarih de diyebileceğimiz bu tarih, insanların içinde yaşadıkları dünyayı anlamalarında ve onlara geleceği kurmalarında yardımcı olacaktır.

Her tarihsel ya da toplumsal olay bir coğrafi mekanda geçmektedir ve mekanı ön plana çıkaran kent tarihi araştırmaları belki de tarihin en zorlu alanlarından birisidir.

Kent tarihi yazım alanı bir anlamda günlük yaşamdan bir tarih çıkarmaktır. Burada gündelik yaşamları içinde çalışan, üreten, ibadet eden ve eğlenen sıradan insanların yaşayışları öne çıkmakta, büyük ve benzersiz olaylarla, kahramanların yaptıkları geri planda kalmaktadır.

Ülkemizde mekan bilgisinin yetersizliği ortadadır. Ancak buna rağmen kent tarihi çalışmalarının her geçen gün artıyor olması sevindiricidir.

Kent tarihi çalışmalarında sorulacak ilk soru bir kentin ne olduğu sorusudur.

İkinci olarak "Biz bu kentin nesini bilmek istiyoruz?" sorusuna cevap aranmalıdır. Bunlara verilecek cevaplar hem araştırmanın yönünü hem de kaynaklarını belirleyecektir. Kent tarihinin konuları ve kaynakları o kadar çeşitlidir ki araştırmacının çeşitli meseleler arasında her an kaybolup gitme tehlikesi vardır. Belki de yine bu yüzden kent tarihi alanı bir çok disiplinin bir arada çalışması gereken bir alandır. Kent tarihçisi bir çok disiplinin titiz çalışmaları sonunda elde edilen verileri toplayacak ve geçmişi yeniden kuracaktır.

Kentler yaşayan, büyüyen, hissedilebilen varlıklardır ve her kentin bir kimliğinden ve onu geçmişiyle ilişkilendiren bir belleğinden söz edilebilir. Gerçekten de kentler bir bütünlük arz ederler. Meydanları, mahalleleri, sokaklarıyla, fabrikaları ya da ibadet yerleriyle, yani çeşitli parçalarıyla bir kent her an tamamlanan bir tablo görünümündedir. Öte yandan bir kenti nasıl araştıracağımız konusunda sistematik yöntemlerden de yoksun bulunuyoruz. Bu yüzden, belki de parçaların tarihleriyle -bina, sokak, mahalle, meydan tarihleriyle- daha fazla ilgilenmeli, parçadan bütüne yöntemiyle kent denilen tablonun ortaya çıkarılmasına çalışmalıyız.

KAYNAKÇA

Aktüre, Sevgi (1996), (Derleyen), *Kent Tarihi Çalışmaları*, Ankara, ODTÜ, 1996.

Atay, M. Çınar (1978), *Tarih İçinde İzmir*, İzmir, Tifset Bs., 1978.

Batur, Enis (Derl.) (1994), *Ankara Ankara*, İstanbul, Yapı Kredi Yay., 1994.

Baykara, Tuncer (1985), *Türkiye Selçukluları Devrinde Konya*, Ankara, Kül. Ve Tur. Bak. Yay., 1985.

Beygu, Şahin (Yay. Koor.), (1992), *Üç İzmir*, İstanbul, Yapı Kredi Yay., 1992.

Boratav, Ali (Derl.), (1985), *Tarih ve Tarihçi, Annales Okulu İzinde*, İstanbul, Alan Yay., 1985.

Braudel, Fernand (1989), *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev: M. Ali Kılıçbay, İstanbul, Eren Yay., 1989.

Carr, E. H. (1980), *Tarih Nedir?*, Çev: M. G. Gürtürk, İstanbul, 1980.

Carr, E. H. (1992) - J. Fontana, *Tarih Yazımında Nesnellik ve Yanlılık*, Çev: Özer Ozankaya, Ankara, İmge Yay., 1992.

Cezar, Mustafa (1977), *Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık*, İstanbul, T. İş Bank. Yay., 1977.

Çelik, Zeynep (1986), *İstanbul'un Yeniden İmarı; 19. Yüzyılda Bir Osmanlı Kenti Portresi*, University of Washington Press, 1986.

Eldem, Halil E. (1982), *Kayseri Şehri; Selçuklu Tarihinden Bir Bölüm*, Ankara, Kül. ve Tur. Bak. Yay., 1982.

Ergenç, Özer (1995), *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya, Osmanlı Klasik Dönemi Kent Tarihçiliğine Katkı*, Ankara, Ankara Enstitüsü Vakfı Yay., 1995.

Faroqhi, Suraiya (1993), *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650*, Çev: N. Kalaycıoğlu, İstanbul, Tarih Vakfı - Yurt Yay., 1993.

İlter, Fügen (1992), *Bir Anadolu Kenti İskilip*, Ankara, TTK, 1992.

Kent Tarihçiliği (1994), İstanbul 5-6 Mart 1994 (Sempozyum), İstanbul, 1994, Toplu Konut İdaresi-Tarih Vakfı Yay.

Keyder, Çağlar (1994)- Y. Eyüp, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, Çev: Gül Ç. Güven, İstanbul, Tarih Vakfı -Yurt Yay., 1994.

Kılıçaslan, İsmet (1981), *Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri*, İstanbul, İ.T.Ü. Mimarlık Fak. Yay., 1981.

Kılıçbay, M. Ali (1993), *Şehirler ve Kentler*, Ankara, Gece Yay., 1993.

Konyalı, İsmail Hakkı (1974), *Aksaray Tarihi*, İstanbul, Fatih Yay., 1974, IIIc.

Mantran, Robert (1986), *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, Çev: M. Ali Kılıçbay-E. Özcan, Ankara, V Yay., 1986, II c.

Özbaran, Salih (1992), *Tarih ve Öğretimi*, İstanbul, Cem Yay., 1992.

Özdemir, Rıfat (1986), *19. Yüzyılın İlk Yarısında Ankara*, Ankara, Kül. ve Tur. Bak. Yay., 1986.

Pirenne, Henri (1982), *Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, Çev: Şadan Karadeniz, Ankara, Dost Yay., 1982.

Sarıoğlu, Mehmet (1993), "Bir Bina Bir Tarih", *Tarih ve Toplum*, Sayı: 115 (Temmuz 1993), s. 33-37.

Sarıoğlu, Mehmet (1995), "Bir Vefa Borcu: Taşhan", *Kebikeç*, Sayı: 1 (1995), s. 185-192.

Sarıoğlu, Mehmet (1999), "Bankalar Caddesinin Öyküsü", *Uzman Gözüyle Bankacılık*, Sayı: 27 (Temmuz-Ağustos 1999), s. 49-54.

Tekeli, İlhan (1982), *Türkiye'de Kentleşme Yazıları*, Ankara, Turhan Kit. Yay., 1982.

Yediyıldız, Bahaeddin (1985), *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara, Kül. ve Tur. Bak. Yay., 1985

1819 - 1919 Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Misyoner Seyyahlar

Biyografi - Bibliyografya Notları -I-

Frank Fokke FERWERDA

Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyette bulunan misyonerlerin bıraktığı seyahatname ve anı tarzı yayınlanmış metinlerle, büyük bir yekün oluşturan mektup ve yazışmaları, bu misyon ve misyonerler hakkında yazılan araştırma-inceleme kitapları ve biyografilerle birlikte geniş bir literatür oluşturmaktadır. İmparatorluğun en ücra bölgelerine kadar giren ve özellikle yazıya meraklı bu insanlar, ilişkileri, deneyimleri, başarıları ve gördükleri tepkiler, Osmanlı yönetimi, bölgesel siyaset, yerli âdetler, topluluklar, mezhepler, tarih, ulaşım, coğrafya, mimari, basın vb hakkında verdikleri bilgilerle, kendi bakış açılarıyla 'tarih' yazdıkları kadar, Osmanlı son dönem tarihinde dış ve iç ilişkiler açılarından gittikçe daha da önemli hale gelen gayri Müslim 'millet'ler ve faaliyetleri nedeniyle kendileri de tarih konusudurlar. Doğrudan bu nedenlerle olduğu gibi, haklarında başkaca bilgi bulmanın zor olduğu topluluk ve yerleşimler, olay ve ilişkiler hakkında verdikleri bilgiler nedeniyle dolaylı olarak daha büyük ilgiyi hak etmektedirler.

Yüzyıllık bir süreye yayılan Protestan misyonerlik faaliyetlerini biyografik ve bibliyografik notlar çerçevesinde tanıtmaya çalışacak olan bu dizi, bu literatüre ve tarihe dikkat çekilmesi ve insan bilimlerinin her alanında çalışanlara kaynak araştırmalarında yardımcı olacağı düşüncesiyle hazırlanmıştır.
Metinlerde özel adlardan önce görülecek (x) işareti, bu kişi veya kurumların daha sonra ayrı yazı konusu olacağını göstermektedir. Yazıları dipnota boğmamak ve okunuşunu fazlaca ağırlaştırmamak için bu yöntem seçilmiştir.

PLINY FISK*
(1792-1825) AMERİKALI
Osmanlı İmparatorluğu'nda kaldığı süre: 15/01/1820-23/10/1825

Coşkulu ve yürekli Amerikalı misyoner Pliny Fisk, 24 haziran 1792 tarihinde, Massachusetts eyaletinin Shelburne kasabasında, Sarah ve Ebenezer Fisk'in oğlu olarak dünyaya gelir. Sade, dini inancı güçlü bir Protestan çevresinde büyür. Yetenekleri, edebiyattan daha çok matematiğe yönelik olan Pliny, belli bir özelliği olmayan, hattâ sıradan denebilecek öğrenim yaşantısını sürdürürken, 16 yaşında birdenbire "din" tutkusuna kapılır. Pliny'yi cezbeden, sadece tanrıbilimi degil, "misyon"un idealist tutumudur. Ailesinin izniyle 1811'de orta ve lise öğrenimini yapmak üzere Vermont'taki Middlebury Koleji'ne yazılır. Olgunluk sınavını 1814'te verir. 1815 başlarında da Connecticut'taki ünlü Andover Tanrıbilimi Semineri'ne girip, 1819 yılında diplomasını alır.

1818'den beri Vermont'taki Wilmington şehrinde misyoner olarak çalışmakta olan Fisk, "The Palestine Mission" kurulduğunda, ABCFM'in[1] hizmetine girer. American Board ise, 23 Eylül 1818'de Pliny Fisk'i, çalışma arkadaşı Levi Parsons'la birlikte, ileride kurulacak olan Kudüs Misyonu'nda Yahudiler arasında misyonerlik yapmakla görevlendirir. Fisk, 5 Kasım 1818'de, New Jersey eyaletinin Salem kasabasındaki Tabernacle Kilisesi'nde papaz olarak kutsanır[2] ve yola çıkmalarından az önce, Boston'un Old South Kilisesi'nde Fisk de, Parsons da ayrı ayrı vaaz verirler. Vaazların metinleri, - ki ileride uygulanması öngörülen işlemler olarak okunur - aynı törende, American Board yazmanlarından papaz Samuel Worcester'in okudugu ABCFM'in yönergesiyle birlikte basılıp yayımlanmıştır.[3] Törenden sonra Fisk ve Parsons 3 Kasim 1819'da, o dönemde "West Asia Mission" olarak anılan, ABCFM'in Batı Asya Misyonu'nun öncüleri olarak Sally Ann yelkenlisine binerler.

Okyanusta 50 gün süren (!) bir yolculuktan sonra, 23 Aralık'ta Malta limanına varırlar. Adanın aldığı sıkı sağlık önlemleri yüzünden karaya çikamazlar. Buna karşın, karantina süresinde kaldıkları küçük adadaki binalardayken, ileride dostları olacak Church Mission Society'nin temsilcisi Anglikan misyoneri (×) William Jowett, London Missionary Society'nin Malta delegesi (×) Samuel Sheridan Wilson ve İngiliz Protestan misyonerlerinin yaptıkları çalışmalara hayranlık duyan Malta'lı

* Bu makalenin Türkçe nihai biçimini Paris'te yaşayan bir Türk dostuma borçluyum ve makaleyi Frank-Erkan'a armağan ediyorum.

1 American Board of Commissionners for Foreign Missions.

2 Bu vesile ile Moses Stuart adında birinin verdiği vaazın metni elimizde bulunmaktadır: Stuart (1818).

3 Bkz. Worcester (1819) ve Parsons (1819).

Dr. Cleardo Naudi tarafindan selâmlanırlar. Ellerinde hararetli tavsiye mektuplarıyla 9 Ocak 1820'de İngiliz adasından ayrılıp, 15 Ocak'ta İzmir'e varırlar.

İzmir'de, İngiltere Konsolosluğu'nun ve Levant Company'nin yerel şubesinin özel "Episcopalian" papazı (×) Charles Williamson tarafindan karşılanırlar.[4] Williamson, Fisk ve Parsons'a rehberlik etmesinin yanı sıra danışmanlık da yapacaktır. Ayrıca İzmir'deki İngiliz konsolosu Francis Peter Werry[5], misyonerleri, ABD yurttaşı olduklarından dolayı, himayesine alır. İki genç papaz, vakit kaybetmeden, hemen dil öğrenmeye başlarlar; İtalyanca yanında özellikle dikkatlerini çeken çağcıl Yunanca'dır. Fisk, en kısa zamanda bir basım makinesine sahip olmanın ne denli gerekli olduğunun çok çabuk farkına varır. Mektuplarında ısrarla aracın zorunluluğundan söz eder. İki yıl sonra, basımevinin İzmir'de degil de, Malta'da işlemeye başlamasına,Yunanistan Özgürlük Savaşı'ndan başka bir sebep gösteremeyiz!

Üst kademedeki yöneticilere, ilkin Ermeni yazısıyla *Kutsal Kitap* olmak üzere, birçok eserin basılmasındaki önemi ısrarla anlatan yine Fisk'tir. Birkaç ay sonra Profesör Neophytos Bambas'ın (daha doğrusu Vámvas[6]) ünlü akademisinde verdiği

4 Charles Williamson ve İzmir'in o devirdeki durumu ile ilgili daha fazla bilgi edinmek için bkz. Clogg (1970).

5 Konsolos F. P. Werry (1788-1859) hakkında biyografik bir eser bulunmaktadır: Werry (1861). Eseri inceleyemediğimiz için, Werry'nin İzmir'de kaldığı sürenin, anılarında ne ölçüde yer aldığı hakkında bir bilgiye sahip değiliz. Werry İzmir'den sonra Tunus'ta konsolos olmuştur.

6 Dil bilgini ve çağcıl Yunanca savunucusu Neophytos Vámvas, 1770'te Sakız Adası'nda doğmuştur. Tanrıbilim öğrenimini İstanbul'da yapmış, daha sonra Bükreş'te Eflak voyvodası Konstantin Hançeri'nin çocuklarının özel eğitmeni olmuştur. 1799'da voyvodanın idam edilmesinden sonra, fizik, matematik ve felsefe öğrenimini Paris'te sürdürmüştür. 1811'de geri dönüp, Sakız Adası'nda kurduğu akademinin başına geçmiştir. 1822'de, ada Osmanlılar tarafından yakılıp yıkıldığında, önce Hidra, sonra da öğretime devam ettiği Korfu adasına sığınmıştır. 1837'de, Atina Üniversitesi kurulduğunda, felsefe profesörlüğüne atanmış, 1855'te Atina'da ölmüştür.

çağcıl Yunanca derslerini izleyebilmek için, İzmir'den, neredeyse hemen karşıda denebilecek Scio/Chios/Sakız Adası'na taşınırlar.[7] Adada beş ay kalırlar. Fisk, profesör Vámvas'ın yardımıyla İngiliz papaz Legh Richmond'un (1772-1827) ünlü *The Dairyman's Daughter* adını taşıyan kısa eserini çağcıl Yunanca'ya çevirip, bu eserin akademinin basımevinde[8] basılabilmesini sağlamak için çaba gösterir, ama Sakız Adası'nın başpiskoposu, Fisk'in bu girişimine karşı koyar. Fisk ve Parsons 23 Ekim 1820'de Anadolu'ya döndüklerinde, Asya'nın İlk Yedi Kilisesi'nin vaktiyle bulunduğu yerleri görmek amacıyla,[9] Batı Anadolu'da hem tarihî hem dinî bakımdan yararlı bir geziye çıkarlar. Bergama harabelerini açınsadıktan sonra, Kasım ayında, Neofit Vámvas'ın tavsiye mektuplarıyla donanmış bir halde Ayvalık Akademisi'ni ziyaret ederler.[10] İzmir'e dönüşlerinde Fisk ve Parsons bir süre için ayrılmaya karar verirler.

6 Aralık 1820'de Levi Parsons, Kudüs'e giden hacılarla dolu bir Rum gemisine biner. 10 Ocak 1821'de Yafa/Hayfa'da karaya ayak basıp, 17 Şubat'ta da "Kutsal Şehir"e varır. (*Missionary Herald*'a göre Parsons, az bir süre için de olsa, Kudüs'e yerleşmiş olan ilk protestan misyoneridir.[11]) 8 Mayıs 1821'de İzmir'e dönmek üzere gemiye binmek için tekrar Yafa'nın yolunu tutar. Bahtının rüzgârları aylar boyunca Parsons'u, bitkin düşene dek, Kiklad takım adaları arasında sürükler durur. Arkadaşı ve meslektaşı Fisk'in yanına varması 4 Aralık 1821'i bulur! İzmir'de

---

7 Amerikalıların Profesör Vámvas'ın yanında kaldıkları süre için bkz.: Clogg (1967).

8 İstanbul Rum Ortodoks Patrikhanesi'nin büyük basımevi ve Rum Kilisesi'nin himayesinde bulunan Bükreş ve Yaş basımevleri dışında, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yalnız iki Rum basımevi çalışmaktaydı! Birincisi Vámvas'ın yukarıda belirttiğimiz okuluna bağlı olup, ikincisi ise ileride söz konusu olacak Kidonyes/Ayvalık Akademisi'ne bağlıydı. Bu konu için bkz. Heffening (1950).

9 Samul Worcester yukarıda belirtilen yönergesinde Havari Yuhanna'ın Vahyi başlıklı kitabında sözünü ettiği Asya'nın İlk Yedi Kilisesi'ne yapılan ziyareti teşvik edip, bu yerlerin halen içinde bulundukları durumla ilgili bir rapor istemiştir. Sözü edilen yerler: Smyrna/İzmir, Pergamon/Bergama, Philadelphia/Alaşehir, Thyateira/Akhisar, Laodikeia/Eskihisar-Denizli, Ephesos/Ayasuluk-Selçuk ve Sardes/Sart Mustafa olup, bugün bile hâlâ çok sayıda Hıristiyan hacı - özellikle İngilizce konuşanlar - hem dinî hem arkeolojik bakımdan yararlanmak amacıyla bu yerleri ziyaret etmektedirler. Bkz: Umar (1993).

10 Ayvalık'taki Rum Akademisi için bkz. Clogg (1972) (Londra'daki Church Mission Society arşivlerinde korunmuş bulunan, William Jowett'in 'günlük'ünden alınan tanıklık ve İzmir'deki İngiliz konsolosluk özel papazı Charles Williamson'un - daha önceki bölümlerde yer almıştı - mektuplarına dayanan tanıklık).

11 Ne yazık ki bu bilgi doğru değildir. Parsons'dan daha önce, 1818'de British and Foreign Bible Society'nin temsilcisi İsviçre asıllı İngiliz misyoner Christian Burckhardt - ki birkaç ay sonra Halep'te ölmüştür - sonra da, 1792 doğumlu İngiliz misyoner (x) James Connor, masrafları Church Mission Society'ye ait olmak üzere, 1817 Kasım'ında Malta'ya gelmiş ve 6 Mart - 20 Nisan 1820 tarihlerinde Kudüs'te kalmışlardır. Connor hakkında Burckhardt'tan daha çok bilgiye sahibiz. Connor'un Ortadoğu'yu görüp tanımak amacıyla yaptığı gezinin bir özeti için bkz.: Jowett (1822).

MEMOIR

OF THE

REV. PLINY FISK, A. M.

LATE MISSIONARY TO PALESTINE.

BY ALVAN BOND,

Pastor of the Congregational Church in Sturbridge, Ms.

"And hast borne, and hast patience, and for my name's sake hast labored, and hast not fainted." Rev. ii, 3.

Boston:

PUBLISHED BY CROCKER AND BREWSTER,

No. 47, Washington Street.

NEW-YORK: JONATHAN LEAVITT,

No. 182, Broadway.

1828.

1823'te Kudüs'ten ayrılıp Lydda/Lod'a, 28 Haziran'da Yafa/Tel Aviv'e, sonra Tyr/Sûr ve Sidon/Sayda'ya ve 3 Temmuz'da Akko/Akkâ'ya uğrarlar. 7 Temmuz tarihinde King tek başına Cûn'da oturan ünlü Lady Esther Stanhope'u ziyaret eder ve 10 Temmuz 1823'te Beyrut'a varırlar. Fisk ve King hemen Pliny'nin daha önce (1822 başlarında) Kahire'de tanıdığı Lübnan'ın nüfuzlu adamı Emir II. Beşir Sahib'in (1767-1850) konağının bulunduğu Deyr'ül-Kamer'e gidip, 16 ve 17 Temmuz'da Emir tarafından kabul edilirler. King, bu küçük kasabada yetkin bir Arapça öğretmeni bulduğundan, 22 Temmuz'da Deyr'ül-Kamer'e geri dönecektir. Fisk de bu arada iç bölgelere doğru yola düzülüp Ayntura'daki eski Cizvit Kolejine vardığında, İngiliz misyoneri (×) W. B. Lewis ve kendisinden önce oraya gelmiş bulunan ve o sıralarda oldukça rahatsız olan Joseph Wolff tarafından candan bir kabul görür. 1774 senesinde Cizvit papazlarının (zorla!) ayrılmalarından beri bomboş duran, saygıdeğer (ve de varlıklı!) papaz (×) Lewis Way'in kiraladığı Ayntura Koleji binası, kendisinin daha Kudüs'ü bile ziyaret edemeden salgın bir hastalık kapıp İngiltere'ye dönmesinden önce, yararlanmaları için Way tarafından özellikle Protestan misyonlara bırakilmiştır.

İyice yerleştikten sonra, Pliny, Ayntura'nın coğrafi durumundan faydalanıp, Lübnan Dağı'nın birçok manastırını görmeye gider. 24 ve 25 Temmuz 1823'te Melkit-Katolik "Mâr Hanna el-Suveyr" Manastırı'na gittiğinde, en fazla ilgisini çeken bu manastırın basımevi olur![14] Ağustos ayında, Antakya Melkit Katolik

14 Lübnan Dağı'ndaki en eski manastırlardan biri olup - kuruluş tarihi 1150 olarak gösterilmektedir - 1731'de ünlü 'Mizan-i Zaman'ı basan diyakoz Abdallah Zaher'in (1680-1748) çalışmalarına sahne olmuş ve basımevi 1899'a kadar faaliyet göstermiştir. Bkz.: Nasrallah (1949) ve Aboussouan (1982). Ayrıca bkz. Cheikho, 1900: 257 vd.

Patriğinin yaz aylarını geçirdiği "Zuk-Mikail" Manastırı'nı, 6 Eylül 1823'te de Harisa üzerindeki Yakubî-Katolik Manastırı'nı ziyaret edip, orada özellikle Nastûriler hakkında bilgi toplar. Bu arada Malta'dan arkadaşı olan William Jowett 15 Eylül'de Beyrut'a gelir! Daha 16 Eylül akşamı Fisk müjdeyi alıp, Jowett'e hoş geldin demek üzere Lewis'le birlikte Beyrut'a inerler. Bir kaç gün sonra, Jowett Ayntura'daki arkadaşlarının yanına yerleşir, 25 Eylül'de de Jonas King Deyr'ül-Kamer'den yanlarına gelir. (Böylece: Fisk, Jowett, King, Wolff, Lewis ve onunla beraber gelen Hıristiyan olmuş Nice'li Fransız Yahudisi Ruben Coster ve devamlı Protestanlarla beraber olmasına rağmen Hıristiyanlığı kabul etmemiş olan Kudüs'lü Yahudi Abraham'la beraber yedi kişi olurlar.)

29 Eylül'de Jowett ve Lewis Beyrut'a geçerler; Fisk ise Wolff'la beraber Ermeni Katolik Sis/Kozan Patriğinin yazlığı olan "Bzommâr" manastırı'nın davetlileri olurlar. 4 Ekim'de ise, aynı zamanda bir basımevine sahip olan Marunî "Mâr Antun" manastırındadırlar. Gayet tabii ki, bu fırsattan yararlanıp, Baalbek harabelerini ve Lübnan Dağı'nın meşhur sedir ağaçlarını görmeden yöreden ayrılmazlar. 18 Ekim 1823'te saygıdeğer Jowett, bu kez de genç (×) Luigi Assemani'nin kaldığı Ayntura'ya döner. Pliny Fisk Jowett'e kılavuzluk eder ve Jowett'in karşılaştıkları olaylarını anlatan Günlük'ünün okunması büyük bir zevk kaynağı olur. Anlatım biçimi yalın ama özenlidir, gözlemler kesindir, yerlerin ve görünüşlerin güzelliği karşısında Jowett duygularını açığa vurmaktadır, bu arada nükteciliğini de sezinletir.[15] 20 Ekim'de, Beyrut şehrine ve körfezine kadar uzanan Lübnan Dağı yamaçlarının yanı sıra, dolaydaki diğer on sekiz manastırın oluşturduğu göz kamaştırıcı bir görünüme sahip "Deyr el-Sâfi" Manastırı'ndadırlar. Ertesi gün, "Bzommâr" Ermeni Katolik manastırının davetlileri olurlar; bu arada, - Jowett'in henüz saklamaya zaman bulamadığı itiraflarına göre manastırın ruhbanbaşı tarafından kendilerine ikram edilen çeşitli yöresel şarapların tadına fazlaca bakmışlardır!

21 Ekim'de Melkit Katolik manastırı "Mâr Mikail"i ziyaret edip, 22 Ekim'de de Beyrut'a dönerler. Kudüs'e yapacakları yolculuğun hazırlıklarını tamamlayabilmek için bir hafta Beyrut'ta kalırlar. 28 Ekim'de Fisk ve Jowett İncillerini yüklenip yola koyulurlar. Sidon/Sayda'da mola verip, Fransa viskonsülü Chevalier Regnault ile görüştükten sonra Tyr/Sûr'de kalırlar. Tarih yüklü bir toprağın üzerinde bulunduğunun bilincinde olan Jowett bizi, Karmel Dağı'na bakan Akkâ'daki Aziz Yohanna Kalesi'ni gezdirir. Bu arada, kendilerinin de kaldığı Balyos Kervansarayında yerleşmiş olan İngiltere Viskonsülü Mac Michael tarafından kabul edilirler. Ertesi gün Mac Michael'la beraber kendilerini nezaketle kabul edip,

15 Bkz. Jowett (1829).

yolculukları için gereken belgeleri sağlayacak olan, bu arada da selefi ünlü Cezzar Ahmed Paşa'nın[16] yaptırdığı camii göstermek isteğini ısrarla belirten Akkâ'daki Osmanlı Paşasına saygılarını sunmaya giderler. 9 Kasım'da Nasira'ya, oradan da Tabariye Gölü'ne varıp, 13 Kasım'da Safed'te olurlar. Nablus'ta Jowett Samarîlerle ilgilenir. 20 Kasım 1823'te Kudüs'e vardıklarında, Pliny, şehri artık iyi bildiğinden, arkadaşına rehberlik eder.

1 Aralık Pazartesi günü, Amerikalı misyonerler (×) William Goodell ve (×) Isaac Bird'ün eşleriyle birlikte 16 Kasım 1823'te Beyrut'a geldiklerini öğrenirler; 18 Kasım'da Jonas King, 22 Aralık'ta da, 15 Kasım'da Kudüs'ten ayrılan Jowett, Amerikalı misyonerlere katılırlar. İki kez salgın hastalığa tutulan Fisk, Kudüs'te kalmaya karar verir. Goodell'lerin de, Bird'lerin de amacı, doğal olarak, Kudüs'te misyonerlik yapmaktır ama şimdilik Beyrut'a yerleşmeği yeğlerler; Goodell çiftiyle beraber kendi eşini de Beyrut'ta bırakıp, Jonas King'le Kutsal Şehir'e giden sadece Bird olur. 2 Ocak 1824'de yola çıkıp, 21 Ocak'ta Kudüs'te Fisk'le buluşurlar. Derken Jonas King Kudüs'te kalmaktan vaz geçip, kış mevsimini geçirmek için Arapça dersi veren iyi bir öğretmen bulduğu Yafa'ya döner.

Katoliklerin "İncilciler" dedikleri Protestan misyonerlerine karşı düşmanlıkları gitgide artmaktadır. Özellikle Maruniler şiddete başvurup Protestanlar tarafından basılmış olan Kutsal Kitapları Kudüs meydanında yakmaya kadar giderler. Fransa ve Avusturya konsolosları tarafından, kargaşalığa sebep oluyorlar diye Osmanlı yetkililerine ihbar edilen Fisk ve Bird, 10 Şubat 1824'de tutuklanır. Cezaevinden çıkabilmelerini sadece Yafa'daki İngiliz konsolosunun etkili müdahalesi sağlayacaktır. (Tekrar anımsatmak isteriz ki, Amerikalı misyonerler İngiliz Konsolosluğu'nun himayesinde bulunmaktadırlar.) 4 Nisan 1824 tarihinde, 20 Mart'ta Beyrut'a gelmiş bulunan ve sonra da Kudüs'ü ziyaret eden "Methodist"[17] İngiliz papazı (×) Charles Cook'u karşılarlar. Fisk'le Cook başbaşa verip uzun uzun gelecekteki misyonlarla ilgili "fikir teatisi"nde bulunurlar. Tasavvurlar: Ortak bir ibadet yerine ve her mezhebin ayrı odalara sahip olacağı bir Protestan Merkez

---

16 Bosna asıllı Cezzar Ahmed Paşa 1785'te vali olarak Şam'a atanmıştır, fakat daha emniyetli bulduğu için Akka'da oturarak görevine devam etmiştir. 1799 yılında Napoleon'un ordularına karşı Akka'nın Fransızların Saint Jean d'Acre dedikleri Aziz Yohanna Kalesi'ni savunmuş ve Napoleon'u büyük bir yenilgiye uğratmıştır! Arapça 'deve kasabı' mecazi olarak zalim demek olan 'cezzar' lakabıyla tanınan Ahmed Paşa, 1804 yılında Akka'da vefat etmiştir. Valiliği devrinde Akka şehrine sebiller, hamamlar, su kemerleri, çarşılar ve kendi adını taşıyan Sur ve Kayseriye harabelerinden 'toplama' malzemeyle inşa edilen görkemli bir cami yaptırmıştır. Orada gömülmüş olup, türbesi hâlâ hayranlık uyandırmaktadır. Bkz.: İslam Ansk., 1993: 7. c., 517-519; Baedeker, 1906: 224 (...zevksizce inşa edilmiş büyük cami...!) ve Israel, 1972: 201 (...Sirin Ahmed Pacha el-Cezzar Camii...). Paşa'nın bir de Fransızca olarak son derece düşmanca yazılmış bir biyografisi vardır: Lockroy (1888).

17 Methodist: John Wesley'in kurduğu bir Anglikan mezhebine bağlı olan.

Binası'nın kurulmasıdır. 13 Nisan'da Bird ve Charles Cook, yanlarına acayip bir İtalyan yerbilim uzmanı olan Giambattista Brocchi'yi[18] alarak, Ölü Deniz'e doğru bir gezi yaparlar. 16 Nisan 1824'te, (Rumların) Paskalya Yortusu'nda bulunmak üzere geri dönmüş olup, dinî olmaktan daha çok bir gösteriye benzettikleri törenlere hep birlikte katılırlar.

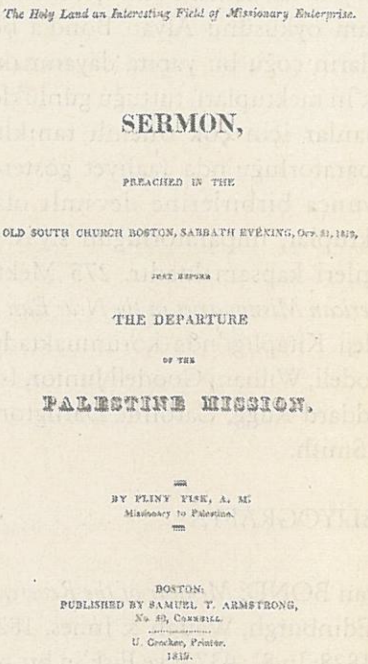
22 Nisan 1824'te Fisk, Bird ve Cook Beyrut'a dönmek üzere yola çıkarlar. Cook'un Paris'ten tanıdığı King de 27 Nisan'da Yafa'ya gelip onlara katılır; hep beraber antik Kayseriye ve Sûr örenlerinin bulunduğu yerleri bir aşağı, bir yukarı dolaşıp arkeolojik turizm yaparlar. Sayda'da bir mola verdikten sonra 4 Mayıs'ta hep birlikte Beyrut'ta olurlar. Cook, Fisk, King, Bird'ler ve Goodell'ler bu bir çeşit "zirve toplantısı"ndan yararlanıp, Misyon'un geleceğini gözden geçirir, tasarılar ileri sürerler. Ortaklaşa hazırladıkları yazanak, ayrıca "Board"a sunulacaktır. Charles Cook ise bu dinlenme günlerinden yararlanarak notlarını yazacaktır.

Misyonerlerin serüvenleri sona ermekten çok uzaktır. Daha Haziran başında, bu kez de Şam'a yapacakları yeni bir yolculuğun hazırlıklarına girişen Pliny Fisk, Jonas King ve Charles Cook, 24 Haziran'da Deyr'ül-Kamer'e doğru yola çıkar, oradan da Lübnan Dağ silsilesini aşarak, Cook'un büyük bir heyecanla Doğu'nun en güzel şehirlerinden biri diye anlattığı Şam'a 26 Haziran 1824'te varırlar. Arapça dersi almayı düşünürler Şam'da, fakat yetenekli öğretmen bulamadıklarından Halep'e gitmeğe karar verirler. Halep şehrini alt üst eden deprem felâketini öğrenince, Charles Cook, Beyrut'a, hattâ Avrupa'ya dönmeyi düşünmeğe başlar. Yorulmak bilmez Fisk ve King ise her şeye rağmen 17 Temmuz'da yola çıkıp, 28 Temmuz'da da Halep'e varırlar. Halep'te, istedikleri düzeyde gerçekten yetenekli Arapça "müderrisleri" bulup, şehirden ayrılacakları 25 Ekim'e kadar, tam üç ay boyunca dil dersi çalışırlar. Beyrut'a dönüş yolu Orontos/Asi nehri kenarındaki, Türklerin Antakya dedikleri Antiocheia üzerinden geçer ve 27 Ekim'de bu şehirde mola verip ancak 13 Kasım'da Beyrut'a dönerler.

Fisk, kış mevsiminin bir kısmını Goodell'lerin konuğu olarak kâh ders vererek, kâh çeviri yaparak, kâh da yazılar yazarak geçirir. 1825 ilkbaharında Pliny Fisk ve Jonas King, 29 Mart'tan 9 Mayıs'a kadar kalmak üzere, üçüncü kez Kudüs'e gider,

18 1772 yılında Bassano'da (Venedik) doğan yerbilim, madenbilim ve taşılbilim uzmanı Giovanni Battista Brocchi, bu bilim dallarına yönelmeden önce, hukuk ve tanrıbilimi öğrenimi yapmıştır. Brescia'da doğa bilimleri öğretim üyeliğine, sonra da İtalya Krallığı'nın maden başmüfettişiliğine getirilmiştir. 1822'de Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa tarafından, başta zümrüt olmak üzere, ülkenin maden araştırmalarının başına geçmesi için Kahire'ye çağrılmıştır. Yayımlanmış birçok bilimsel yapıtı dışında, doğu ülkeleri ile ilgili izlenimlerini içeren ve ancak 1826 yılında Hartum'daki ölümünden sonra yayımlanmış bir 'günlük' de bırakmıştır; bkz.: Brocchi (1841). Bu değerli kaynak kitap ne yazık ki çok nadirdir. Bkz. Hilmy, 1886: 2. c., 90 ve Tobler, 1867: 149. (Blackmer ve Atabey kataloglarında yoktur.)

18 Mayıs tarihinde tekrar Beyrut'a dönerler. Fisk incelemelerine, misyonerlik çalışmalarına, lisan dersleri vermeğe devam edip, bu arada bir de Arapça sözlük yazmaya başlar. Fisk'in İngilizce dersi verdiği öğrencilerinin arasında, misyoner Bird ve Goodell'le ilk karşılaşmasını, onlardan aldığı İtalyanca derslerini, sonra da Fisk'ten aldığı İngilizce derslerini ayrıntılarıyla anlatan genç Marûni entelektüeli Assaad Khayat da bulunmaktadır.[19]


The Holy Land an Interesting Field of Missionary Enterprise.

SERMON,

PREACHED IN THE

OLD SOUTH CHURCH BOSTON, SABBATH EVENING, Oct. 31, 1819,

JUST BEFORE

THE DEPARTURE

OF THE

PALESTINE MISSION.

BY PLINY FISK, A. M.
Missionary to Palestine.

BOSTON:
PUBLISHED BY SAMUEL T. ARMSTRONG,
No. 50, Cornhill.
U. Crocker, Printer.
1819.

Eylül başlarında, ABCFM ile imzaladığı üç yıllık sözleşmesi sona erecek olan King, ünlü "Veda Mektubu"nu[20] kaleme alır ve az sonra kara yolundan (!) İzmir'e gitmek üzere 26 Eylül'de Beyrut'tan ayrılır. Aradan olsa olsa bir ay geçtiğinde Fisk, Goodell'lerin evinde aniden hastalanır ve bir kaç gün içinde "ateşlere" yenik düşer. Naaşı kent duvarlarının dışında bulunan bir bahçede toprağa verilir. Mezarı halen mevcuttur.

Bugün ise, Pliny Fisk'le, Jonas King, Levi Parsons, Joseph Wolff, Eli Smith, William Goodell ve Isaac Bird, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Amerikan Misyonu'nun Yedi Öncüsü" olarak anılmaktadır. Beyrut Amerikan Üniversitesi 1902 yılında büyütüldüğünde, eklenen ve bugün hâlâ mevcut olan yeni ve görkemli binaya Pliny Fisk Hall adı verilmiştir. İstatistiklere göre Fisk 4000'den fazla *İncil*, 20,000'den fazla el duyurusu dağıtmıştır. Devamlı yolda olduğundan ancak birkaç

19 Beyrut doğumlu Maruni Assaad Khayat Protestanlarla olan ilişkilerinden çok etkilenmiştir. Meslek hayatına İngiltere konsolosluğunda çevirmen olarak başlamış, daha sonraları üç kez Londra'da kalmış ve Saint George Hastanesi'nden hekimlik diploması almıştır. Tüm yaşamı boyunca gençlerin, özellikle genç kızların daha iyi bir eğitim görmeleri için uğraş vermiştir. 1846'da İngiliz uyruğu olmuş, 1865'de ölmüştür. Bıraktığı yapıtı (Khayat, 1847) çok aranan, nadir bir eserdir (Blackmer Kataloğu 730).

20 Protestan misyoneri King tarafından kaleme alınmış ve sadece bir 'Veda Mektubu' olmaktan çok uzak bu metin Katolik Kilisesi aleyhine tam bir yergidir. Defalarca çevirisi yapılmış ve sayısız sureti çıkarılmış, Malta'da basılmış bu metinden ötürü King, Ortodoks Kilisesi'nin bile şimşeklerini üstüne çekmiştir!

vaaz yazacak zamanı olmuştur. Arapça sözlüğü ise - görünüşe göre - basılmamıştır. Yaşam öyküsünü Alvan Bond'a borçluyuz. Sonraki yıllarda yazılan biyografik notların çoğu bu yapıta dayanmaktadır. Ayrıca (×) *Missionary Herald* dergisinde Fisk'in mektupları, tuttuğu günlüklerden parçalar ve bugün onunla ilgili araştırma yapanlar için çok önemli tanıklıklar yer almaktadır. Öte yandan Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren Protestan Misyonu öncüleri, uzun yıllar boyunca birbirlerine devamlı olarak mektup yazmayı sürdürmüşlerdir. Bu mektuplar, imparatorluğun siyasî hayatıyla ilgili çeşitli konularda çok değerli bilgileri kapsamaktadır. 275 Mektubu içeren bir koleksiyon *Correspondance of American Missionaries in the Near East and Malta, 1822-1865* başlığı altında Dartmouth Koleji Kitaplığı'nda korunmaktadır. Yazışanlar: (×) E. J. Van Lennep, William Goodell, William Goodell Junior, Isaac Bird, Daniel Temple, Pliny Fisk, (×) Harold Goddard Rugg, Caroline Darligton Belle-Goodell, (×) Thomas Sloane Bell ve (×) Eli Smith.

BİBLİYOGRAFYA

Alvan BOND; *Memoir of the Reverend Pliny Fısk, A. M. , Late Missionary to Palestine*, Edinburgh, Waugh & Innes, 1828: In-12°: 399 s.; Boston, Crocker & Brewster, 1828: In-8°: 437 s. ve Fisk'in bir portresi. Bu eser Almanca'ya çevrilmiştir: *Plinius Fisk. Aus Dem Englischen Übersetzt von Heller*, Erlangen, Carl Heyder, 1835: In-8°: vi-473 s. ("Leben Evangelischer Heidenboten" adlı bir koleksiyonda.)

Alvan BOND; *"The Reverend Pliny Fisk", Missionary Memorial: Or Biographical and Historical Sketches of Distinguished American Missionaries*, ed. Hamilton Wilcox Pierson, Glasgow, William Collins: [1853]: In-8°: 344 s. ve New York, Harper & Bros: 1853: In-8°: xv-504 s., resimli, s. 177-188'de.

William ALLEN; *Amerıcan Biographical and Historical Dictionary*, Boston, 1932.

William Buell SPRAGUE; *Annals of the American Pulpitt, 1795-1876*, New York: Carter & Brothers: In-8°: 1857-1869: 9 C. (Reprint: New York: Arnopress).

Titus TOBLER; *Bibliographia Geographica Palestinae. Kritische Übersicht Gedruckter und Ungedruckter Beschreibungen der Reisen ins Heilige Land*, Leipzig, S. Hirzel: 1867: In-8°: Iv-265 s. (Reprint: Meridian Publishing Company, Amsterdam: 1964).

James GARDNER; *Memoirs of Christian Missionaries, With an Essay on the Extension of the Missionary Spirit*, Londra, Robert Theobald & Edinburgh: John Johnston: 1848: In-8°: xiv-384 s.

Peter KAWERAU; *Amerika und die Orientalischen Kirchen, Ursprung und Anfang der Amerikanischen Mission unter den Nationalkirchen Westasiens*, Berlin, Walter De

Gruyter & Co: 1958: In-8°: xı-772 s. [Arbeiten Zur Kirchengeschichte 31].

Lucius Edwin SMITH, *Heroes and Martyrs of the Modern Missionary Enterprise: A Record of their Lives and Labors, Including an Historical Review of Earlier Missions*, Chicago, D. B. Cooke & Co.: 1853 ve Hartford, P. Brockett: 1854: In-8°: 508 s., resimli.

Karl Christian Gottlieb SCHMIDT; *Kurzgefasste Lebens-Beschreibungen Der Merkwürdigsten Evangelischen Missionare*, 6 C., Leipzig, Hinrichs: 1836-1842: In-16°. (Fisk'in hayatı: 4. C., s. 1-95'de).

Theodore SALOUTSOS, "American Missionaries in Greece, 1820-1869", *Church History*, N° 24, 1955, s.152-174, Los Angeles: The American Society Of Church History: Univ. Of California: 1955: In-8°.

Gerhard Heinrich Van SENDEN[21]; *Het Heilige Land, of Mededelingen uit eene Reis naar het Oosten, Gedaan in de Jaaren 1849-1850, in Gezelschap van Hare Koninklijke Hoogheid, de Prinses Marianne der Nederlanden*, Gorichem: Noordduin & Zoon: 1851-1852: 2 C., In-8°.

Albert Edward THOMSON; *A Century of Jewish Missions*, Chicago, Fleming H. Revell Comp., 1962: In-8°: 286 s., resimli.

John ABERLY; *An Outline of Missions*, Philadelphia, Muhlenberg: 1845: In-8°: 306 s.

George Henry SCHERER; *Mediterranean Missions, 1808-1870*, Beyrut, The Bible Lands Union For Christian Education: [1930]: In-8°: xv-81 s.

William Ellsworth STRONG; *The Story of the American Board, An Account of the First Hundred Years of the ABCFM*, Boston, The Pilgrim Press: 1910: In-8°: xv-523 s. + 32 s., Levha, portreler ve haritalar.

The History of American Missions to the Heathen, from their Commencement to the Present Time, Worcester (Mass.), Spooner & Howland: 1840: In-8°: (sayfa numaraları düzensizdir) (Bu yoğun çalışma içinde 6 bölüm vardır: 1: Joseph TRACY (1793-1874): *The History of the American Board Of Commissionners for Foreign Missions, Compiled Chiefly from the Published And Unpublished Documents of the Board*, 2: Solomon PECK (1801-1867): *History of the Missions of the Baptist General Convention, Prepared under the Superintendence of Rev. Solomon Peck*, 3: Enoch MUDGE (1776-1850): *History Of The Missions of the Methodist Episcopal Church, by Rev. Enoch Mudge*, 4: William CUTTER (1801-1867): *Missionary Efforts of the Protestant Episcopal Church in the United States, Prepared from Official Documents, by William Cutter*, 5: Enoch MACK (1806-1881): *History of the Freewill Baptist Foreign Mission Society, By Rev. Enoch Mack*, 6: Joseph TRACY (1793-1847): *The History of the Board of Foreign Missions of the General Assembly of the Presbyterian Church in the United*

21 Bu Hollandalı yazar (1793-1851) tanrıbilimci ve tarihçi olarak Hollanda Prensesi Marianne'nın 1849-1850 yıllarında Kutsal Topraklar'a yaptığı seyahate eşlik etmiştir.

States of America, And of its Missions, By the Rev. Joseph Tracy).
Henry Harris JESSUP; *Fifty-Three Years in Syria, by Henry H. H. Jessup, DD., And an Introduction by James S. Dennıs,* New York, Fleming & Revell: [1910]: In-8°: 2 C., 832 s. + 65 levha ve portreler.
A. L. TIBAWI; *British Interest in Palestine, 1800-1901, A Study of Religious and Educational Enterprise,* Oxford, Oxford University Press: 1961: In-8°: x-280 s.
J. HAJJAR; *L'Europe et les Destinées du Proche Orient, 1815-1848,* Paris: Bloud & Gay: 1970: Gr. In-8°: x-632 s.

KAYNAKÇA

Aboussouan, Camille (1982), *Le Livre et le Liban jusqu'á 1900* (Sergi kataloğu), Paris: In-4°, 408 s.
Baedeker, Karl (906), *Palestine et Syrie,* Paris: Ollendorff, In-16°, 430 s., 20 harita, 52 plan ve bir Kudüs panoraması.
Brocchi, Giovanni Battista (1841-43), *Giornale delle Osservazioni Fatte ne'i Viaggi in Egitto, nella Siria e nella Nubia,* Bassano, A. Roberti, 5 cilt (I, xiv-390 s., II 540 s, III 576 s. (Suriye ve Filistin bölgelerini içeren), IV 287 s., V 775 s + 20 s. atlas.
Cheiko, L. (1900), "L'Histoire de l'Imprimerie en OPrient", *Al Machrik,* Beyrut.
Clair, Colin (1969), *The Spread of Printing; the Eastern Hemisphere, Malta,* Amsterdam: Van Gendt & Co., In-4°, 36 s.
Clogg, Richard (1967), "Ho Parsons kai ho Fisk sto Scholeion tes Chiou to 1820", *Ho Eranistes,* N° 5, In-8°, s. 177-193.
Clogg, Richard (1970), "The Foundation of the Smyrna Bible asociety, 1819", *Mikrasiatika Chronika,* N° 14, Atina, In-4°, s. 31-49.
Clogg, Richard (1972), Twp Accounts of the Academy of Ayvalık (Kydonia) in 1818-1819", *Revue des Études Sud-Est Européennes,* N° 10, s. 633-667.
Gines, Demetrios S. & Mexas, Valerios G. (1939): *Hellenike Vivliografia, Cilt 1, 1800-1839,* Atina: In-4°. (N° 1384).
(Les) Guides Bleus: Israel, Paris: Hachette, In-16°.
Heffening, W. (1951), "Über Buch-und Druckwesen in der Alten Türkei, ein Bericht des Preussischen Gesandten zu Konstantinopel aus dem Jahre 1819", *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft,* N° 100, 1950, Weisbaden: s. 592-599.
(Prens) Hilmi İbrahim (Efendi) (1886), *The Literature of Egypt anf the Soudan from the Earliest Times to the Year 1885 inclusive,* Londra: Trubner & Co., In-4°, 2 cilt.
Jowett, William (1826), *Christian Researches in Syria and the Holy Land in 1823 and 1824, in Furtherance of the Objects of the Church Missionary Society,* Londra: Seeley & Hatchard, Inb-8, VIII-515 s., 3 levha, 1 portre ve haritalar. Bu eserin eki: *Visit of*

the Reverend James Connor in 1819 and 1820 to Candia, Rhodes, Cyprus and Various Parts of Syria and Palestine.

Khayat, Assaad Y. (1877), *A Voice from Lebanon, with the Life and Travels of Assaasd Y. Khayat*, Londra: Madeen & Cop., In-8°, viii-436 s., 1 portre.

Layton, Euro (1971a), "The Greek Press at Malta of the ABCFM, 1822-1833", *Ho Eranistes*, N° 9, s. 169-193.

Layton, Euro (1971b), "The Modern Greek Collection in the Harvard College Library", *The Harvard Library Bulletin*, N° 19, s. 221-243.

Layton, Euro; Haikaterini Koumarianou ve Loukia Droulia (1986), *To Helleniko Biblio, 1476-1830*, Atina: The National Bank of Greece, In-Fol° (Malta Protestan yayınları ile ilgili sayfalar 297,2-298,1.).

Lockroy, Édouard (1888), *Ahmed le Boucher, la Syeria et l'Égypte au xviiie Siécle*, Paris: Ollendorff, ın-8, 295 s.

Nasrallah, J. (1949), *L'Imprimerie au Liban*, Beyrut: In-4°, 160 s.

Parsons, Levi, *The Dereliction and Restauration of the Jews*, bkz. Worcester.

Raumer, Karl von (1838), *Palestina, mit einem Plan von Jerusalem eineer Karte des Umgegend von Sichem und dem Grundriss der Kirche des Heiligen Grabes*, Leipzig: Brockhaus, In-8°, 488 s. (diğer baskılar 1850, 1860).

Stuart, Moses (1818), *A Sermon Preached in the Tabernacle Church, Salem, November 5th, 1818, at the Ordonation of the Reverend Messrs Pliny Fisk, Levi Spaulding, Miron Winslow, and Henry Woodward as Missionaries to the Unevangelised Nations*, Andover: Flag & Gould, ın-8°, 44 s.

Tobler, Titus (1867), *Bibliographia Geographica Palestinae*, Leipzig: S. Hirzel, In-8°, iv-265 s.

Türkiye Diyanet Vakfı (1993), *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul: In-Fol°.

Umar, Bilge (1993), *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İstanbul: Inkilap Kitabevi, In-8°, 865 s.

Werry, F. P. (1861), *Personal Memoirs and Letters of F. P. Werry, Esq. Attaché to the British Embassies at St. Petersburg and Vienna in 1812-1815, edited by his Daughter*, E. F. Werry, Londra: C. J. Skeet, In-8°, 198 s.

Worcester, Samuel (1819), *The Holy Land, an interesting Field of Missionary Enterprise. A Sermon Preached in the Old South Church, Boston, Sabbath Evening, October 31th, 1819, just before the departure of the Palestine Mission*, ve Parsons Levi, *The Dereliction and Restauration of the Jews*, ve *Instructions from the Pruential Committe of the ABCFM to the Reverend Levi Parsons and the Reverend Pliny Fisk, Missionaries Designated for Palestine, Delivered in the Old South Church Boston, Sabbath Evening October 31th, 1819*, Boston: Crocker & Brewster, In-8°, toplam 52 s.

Hayır!

Bizde Patashawa yerlilerinin dilinde kitap bulunmaz!

Bizde Patashawa yerlilerine dair kitap da bulunmaz!

(aslında Patashawa adında bir yerli topluluğu da yoktur!)

ama

aradığınız Antik Yunan, Bizans, Roma, Anadolu Selçukluları, Beylikler, Osmanlılar ve Türkiye tarihine dair kitaplar ise; Türkçe, Osmanlıca, İngilizce, Fransızca, Macarca, Karamanlıca dillerindeki zengin koleksiyonumuz sizleri bekliyor!

Haydi tıklayın...

www.sanatkitabevi.com.tr

sanat kitabevi

"Sahaf"

Karanfil Sok. Birlik İş Merkezi 5/2 06650 Kızılay / Ankara

Tel-fax: (312) 418 62 03 E-mail: sanat@sanatkitabevi.com.tr